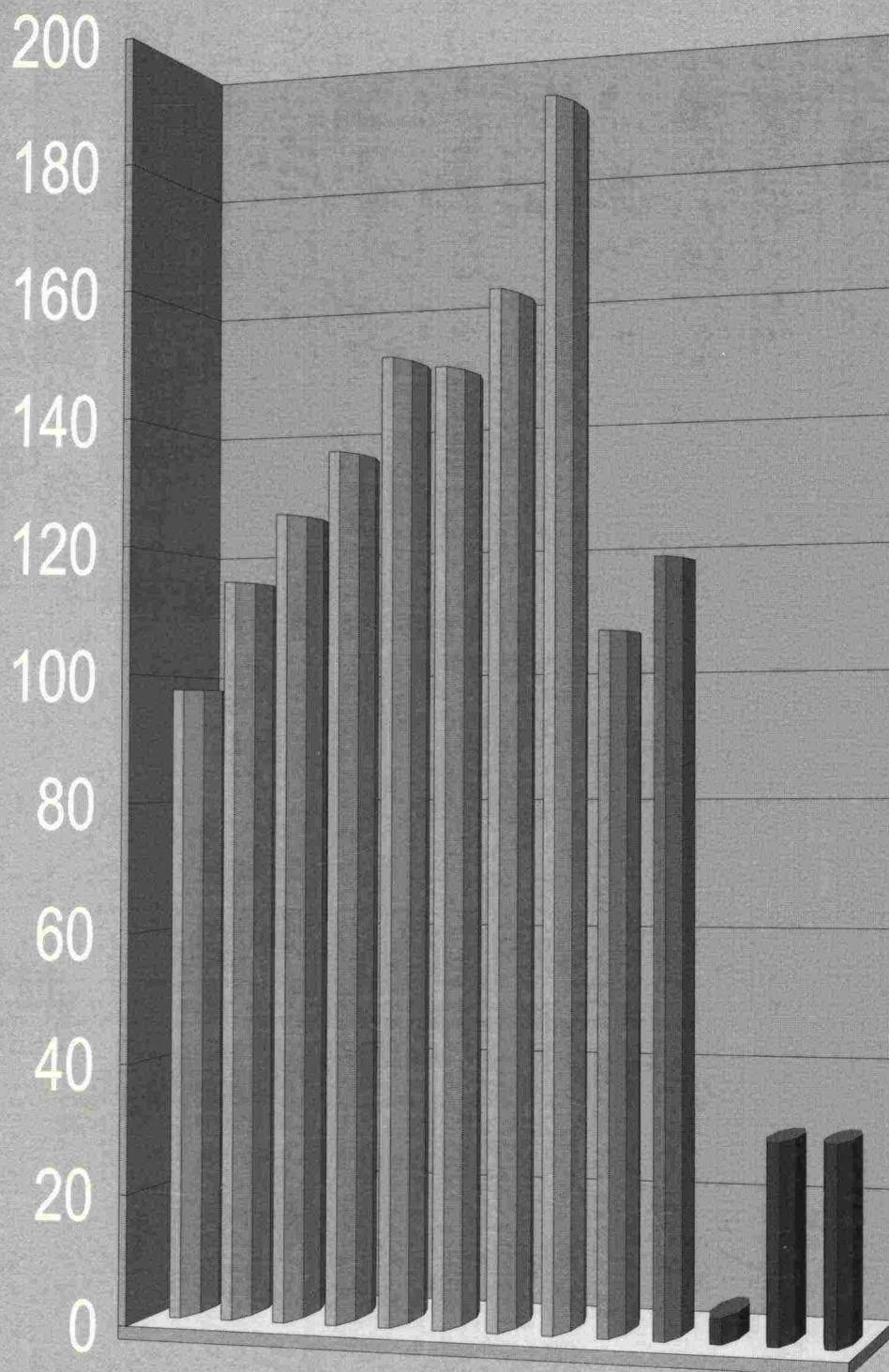


Tielaitos

Yksityiset tiet

Selvitys avustusmuutosten vaikutuksista



Tielaitoksen
selvityksiä
53/1998

Helsinki 1998

TIEHALLINTO
Tie- ja liikenneolojen
suunnittelu

Tielaitoksen selvityksiä
53/1998

Yksityiset tiet

Selvitys avustusmuutosten vaikutuksista

TIEHALLINTO
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu

Helsinki 1998

ISBN 951-726-484-4
ISSN 0788-3722
TIEL 3200547

Painotalo Suomenmaa
Oulu 1998

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, painotuotemyynti
Telefax: 0204 44 2652
Sähköposti: elsa.juntunen@tieh.fi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde 0204 44 150

TIIVISTELMÄ

Yksityiset tiet ovat merkittävä osa Suomen tieverkkoa. Niiden määrä on yhteensä noin 350 000 km ja osuus koko tiepituudesta runsaat kolme neljännestä. Päivittäin ja ympärivuotisesti liikennöityjen pysyvän asutuksen pääsyteiden tai muuten liikenteellisesti merkittävien yksityisten teiden määrä on yhteensä lähes 100 000 km.

Yksityisistä teistä annetun lain mukaan yksityisten teiden tienpidosta vastaavat tiekunnat/ tieosakkaat. Tiekunnat voivat saada valtionavustusta teiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Lisäksi kunnat voivat avustaa yksityisiä teitä harkintansa mukaan.

Vuonna 1995 yksityisistä teistä noin 57 000 km sai kunnossapitoon sekä valtion- että kunnanavustusta ja runsaat 26 000 km vain kunnanavustusta. Ilman avustusta olevien pääsyteiden sekä maatalous- ja metsäteiden määrä oli yli 250 000 km.

Vuonna 1995 valtionavustusta maksettiin teiden kunnossapitoon 103,5 Mmk ja parantamiseen 13,5 Mmk, eli yhteensä 117 Mmk. Vuonna 1996 avustusta ei maksettu ollenkaan. Sen jälkeen on valtionavustuksiin varattu määräraha ollut niin pieni (30 Mmk vuosina 1997 ja 1998), että se on mennyt kokonaan losseihin sekä siltojen ja joidenkin kuivatuskohteiden parantamiseen. Varsinaiseen teiden kunnossapitoon siitä ei ole riittänyt. Ennen avustusten leikkaamista, vuonna 1993, valtionavustusta maksettiin 188 Mmk, josta kunnossapidon osuus oli 138 Mmk.

Valtionavustuksen leikkaaminen vaikuttaa sekä kyseisten teiden henkilö- ja tavaraliikenteeseen että tiekuntiin ja kuntiin, joiden osuus tienpidon rahoituksesta on yllättäen kaksinkertaistunut. Ko. teiden liikenteellistä merkitystä kuvaa mm. se, että niiden vaikutusalueella on noin 199 000 pysyvästi asuttua taloutta ja noin 166 000 loma-asuntoa; ts. niiden vaikutusalueella asuu pysyvästi noin 550 000 ja ajoittain lähes miljoona ihmistä. Valtionavustusta saaneilla teillä on huomattava merkitys myös maa- ja metsätaloudelle, sillä niiden vaikutusalueella on yli puolet Suomen pelloista ja noin neljännes Suomen metsistä.

Avustusmuutosten seurauksena kuntien satsaus yksityisiin teihin on avustusehtojen lievästä kiristymisestä huolimatta yli kaksinkertaistunut vuodesta 1993 (n. 55 Mmk → lähes 120 Mmk). Vaikuttaa myös siltä, etteivät kunnat pysty säilyttämään nykyistä avustusten tasoa, vaan avustusehtoja tullaan edelleen kiristämään ja avustusten kokonaismäärää tullaan vähentämään.

Myös tiekuntien omavastuu on yli kaksinkertaistunut (n. 60 Mmk → n. 130 Mmk). Tiekunnat ovat pyrkineet täyttämään oman osuutensa lisäämällä oman työn määrää ja keräämällä lisää tiemaksuja. Käytännössä se ei ole kuitenkaan täysin onnistunut ja sen seurauksena kunnossapitotöistä on tingitty. Tinkiminen on kohdistunut erityisesti sellaisiin töihin (esim. ojien ja rumpujen kunnostaminen), jotka eivät vaikuta välittömästi tien liikennöitävyyteen mutta jotka pitemmällä aikavälillä heikentävät tien rakennetta. Teiden kunto onkin syksyllä 1997 tehdyn suppean maastotarkastuksen perusteella jo jossain määrin huonontunut: keskimäärin hyvästä on siirrytty keskimäärin tyydyttävään kuntotasoon.

Yksityisten teiden kunnon huonontuminen aiheuttaa ongelmia kaikille kyseisiin teihin tukeutuville elinkeinoille. Muutos vaikuttaa välittömästi kuljetusten toimintavarmuuteen ja kuljetuskustannuksiin sekä matkailu- ym. toimintojen saavutettavuuteen. Huonokuntoiset tiet haittaavat myös työ- ja asiointimatkoja sekä jakelukuljetuksia. Kaikki nämä tekijät voivat kiihdyttää ihmisten siirtymistä taajamiin, joka edelleen aiheuttaa haja-asutusalueilla olevien palveluiden heikkenemistä ja jälleen poismuuttoa, toisin sanoen haja-asutusalueiden elinvoima heikkenee.

Se, kuinka haja-asutusalueiden elinvoima heikkenee, riippuu kuitenkin olennaisesti elinvoimaisuuden lähtötasosta. Sen vuoksi syrjäiset kylät, joissa asukkaiden työllisyystilanne on keskimääräistä huonompi ja keski-ikä korkea (lähtötaso alhainen), kärsivät elinvoimaa heikentävistä tekijöistä huomattavasti enemmän kuin taajamien lähellä olevat kylät. Toisaalta myös Itä- ja Pohjois-Suomessa on elinvoimaa alentavien tekijöiden vaikutus Etelä- ja Länsi-Suomeen verrattuna jopa kolminkertainen. Osasyynä alueelliseen eroon on Itä- ja Pohjois-Suomen keskimäärin alhaisempi elinvoiman lähtötaso.

ALKUSANAT

Selvityksessä on tarkasteltu yksityisten teiden merkitystä osana koko tieverkkoa ja aluerakennetta sekä pyritty hahmottamaan sitä, kuinka 90-luvulla tapahtuneet muutokset yksityisten teiden tienpidon rahoituksessa vaikuttavat tieverkkoon, haja-asutusalueiden ihmisiin ja elinkeinoihin sekä kuntien talouteen. Keskeisimpinä tietolähteinä ovat olleet yksityisten teiden valtionavustusrekisteri sekä tähän selvitykseen liittyneet tiekuntakysely, kuntakysely ja suppea tiestön maastoarviointi.

Selvitys on tehty Tielaitoksen toimeksiannosta insinööritoimisto Suunnittelukolmio Oy:ssä, jossa työstä vastasi dipl.ins. Jorma Heikkinen. Työtä ohjasi Tielaitoksen sisäinen työryhmä, jonka puheenjohtajana toimi dipl.ins. Pertti Paukkonen. Työstä ei sen kestäessä hankittu sidosryhmien lausuntoja.

Tiekunta- ja kuntakyselyn otannan suunnittelussa sekä yhteenvetojen ja arvioiden tekemisessä oli asiantuntijana FT Juha Tienari Oulun Yliopistosta.

Helsingissä joulukuussa 1998

Työryhmän puolesta

Pertti Paukkonen

Tielaitos
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu

SISÄLTÖ

1 YKSITYISET TIET OSANA SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ	7
1.1 Eräitä yksityisten teiden asemaan vaikuttavia linjauksia	7
1.2 Yksityisten teiden verkko	8
1.3 Yksityisten teiden merkitys	9
1.3.1 Tieverkollinen merkitys	9
1.3.2 Liikenteellinen merkitys	9
1.3.3 Merkitys asumiselle ja elinkeinoille	11
2 YKSITYISTEN TEIDEN TIENPITO	16
2.1 Tienpidon järjestäminen	16
2.2 Tienpidon rahoitus	16
2.2.1 Rahoituslähteet	16
2.2.2 Rahoituksen kehittyminen	18
3 TUKIMUUTOSTEN VAIKUTUKSET	24
3.1 Vaikutukset tiestön kuntoon	24
3.2 Kuntien ja tiekuntien tierasituksen muuttuminen	27
3.3 Vaikutukset kylien elinvoimaisuuteen	29
3.3.1 Yleistä	29
3.3.2 Haja-asutusalueen väestö- ja elinkeinorakenteen kehittyminen	30
3.3.3 Teiden kunnon alenemisen vaikutus	31
3.4 Muut vaikutukset	32
LIITTEET	33

1 YKSITYISET TIET OSANA SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ

1.1 Eräitä yksityisten teiden asemaan vaikuttavia linjauksia

Aluerakenne

Ympäristöministeriön ”Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017”-selvityksen mukaan aluerakenteen tavoiteltavana kehityssuuntana pidetään kehityskäytäviä, jotka muodostuvat kaupunkivyöhykkeistä ja niitä yhdistävistä kansainvälisistä ja valtakunnallisista liikenneväylistä. Välialueet muodostuvat maa- ja metsätalousvaltaisista alueista, joiden elinvoimaisuus ja ominaispiirteet pyritään turvaamaan. Maaseutualueilla parhaat toimintaedellytykset ovat em. keskusten ja liikenneväylien läheisyydessä sekä vahvoilla alkutuotantoalueilla, joihin liittyy monipuolista muuta elinkeinotoimintaa.

Liikenneverkot

Liikenneverkkojen ylläpitämistä ja kehittämistä on liikenneministeriön raporteissa linjattu mm. seuraavasti:

Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020

Koko yhteiskuntaan vaikuttava muutos on väestön siirtyminen suuriin asutuskeskuksiin sekä näiden ulkopuolella väestön keskittyminen haja-asutusalueilta taajamiin.

Liikenneverkkojen kehittäminen liikenteen kasvualueilla ei merkitse maan muiden alueiden unohtamista. Näilläkin alueilla liikennöintiolosuhteet pidetään liikenteen tarpeiden vaatimalla tasolla. Liikennejärjestelmän kehittämisen yhtenä tärkeänä tavoitteena on edistää alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon saavuttamista. Maan eri osissa tarvitaan kunnolliset liikenneyhteydet ja palveluiden tavoitettavuus. Liikenteellisin keinoin ei ole syytä nopeuttaa aluerakenteessa tapahtuvia muutoksia.

Ehdotus tieinvestointien suuntaamiseksi ja valintamenettelyksi, LM 10/97

Alemmalla tieverkolla on selkeästi erilainen palvelutehtävä kuin päätieverkolla, ja varsinkin sen vähäliikenteisemmällä osalla on tärkeätä, että syrjäisiinkin paikkoihin pääsy on turvattu kaikkina aikoina. Koska alemmalla tieverkolla matkat ovat suhteellisen lyhyitä ja liikennemäärät pieniä, matka-aika ja ajokustannukset eivät ole yhtä tärkeitä tekijöitä kuin pääteillä. Tärkeätä sen sijaan on, että tarpeelliset henkilömatkat voidaan tehdä haluttuna ajankohtana ja että kuljetukset saadaan vuoden- ja vuorokaudenajasta riippumatta hoidettua samaa kuormakokoa käyttämällä.

Maaseudun asutukselle on eri väestöryhmien tasapuolisen kohtelun nimissä taattava esim. kuntakeskusten palvelujen käyttömahdollisuus. Tämä edellyttää mm. talvihoidon hyvää tasoa alemmalla tieverkolla, mutta se ei ole mitoitettava tekijä investointitarvetta arvioitaessa.

LM:n liikenneverkkoja koskevat strategiat:

Vastaisuudessa on tärkeää, että liikenneverkon kunto säilytetään liikenteen tarpeita vastaavana ja kehittämisessä keskitytään hankkeisiin, jotka ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia, tukevat Suomen kilpailukykyä ja kansainvälistä asemaa sekä verkostorakennettamme ja maamme eri osien kehittämistä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneolosuhteita eri puolilla maata, eri käyttäjäryhmille ja eri kulkumuodoille ylläpidetään ja kehitetään pitkäjänteisesti yhteiskuntataloudellisin ja liikennepoliittisin perustein kysyntää vastaavasti.

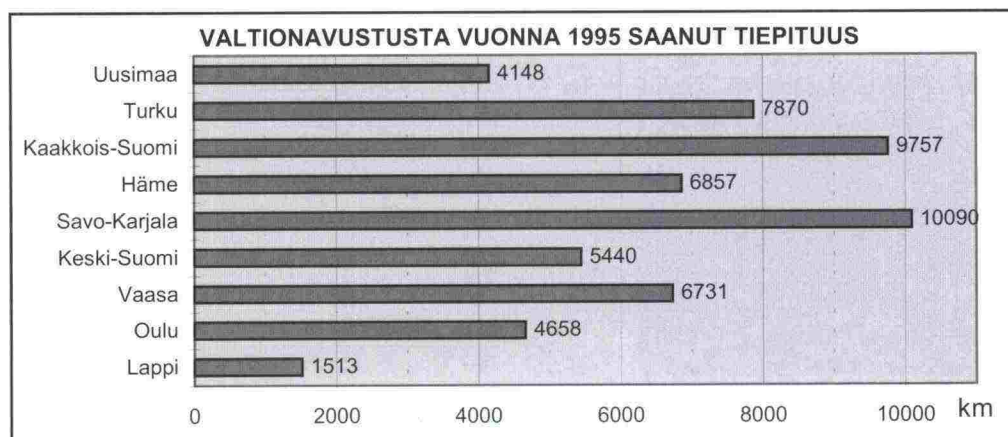
Suomen liikennejärjestelmä 2020

Metsäteollisuuden ja maatalouden kuljetusten turvaamiseksi kiinnitetään huomiota myös alemman tieverkon (yleiset ja yksityiset tiet) kuntoon. Yrityksiltä on kuitenkin edellytettävä, että raskaimmat kuljetukset ns. pienteillä ajoitetaan mahdollisuuksien mukaan kelirikkokauden ulkopuolelle.

1.2 Yksityisten teiden verkko

Teiden määrä

Valtionavustusta vuodelta 1994 saaneita yksityisiä teitä on yhteensä 57 064 km. Tiepiirijaolla niiden määrä näkyy alla olevasta kuvasta. Em. yksityisten teiden lisäksi on vain kunnanavustusta saaneita yksityisiä teitä yhteensä runsaat 26 000 km ja ilman avustusta olevia pääsyeitä, metsäteitä ym. eräiden arvioiden mukaan noin 250 - 280 000 km.



Kuva 1: Valtionavustusta vuonna 1995 saaneiden yksityisten teiden määrä tiepiireittäin

Teiden laatu

Leveys

Vuonna 1987 tehdyn parantamistarpeen selvityksen yhteydessä teiden leveys todettiin yleensä kelvolliseksi: kun kp-luokkien 1 ja 2 osalta puuterajana oli n. 4 m (henkilöautot pystyvät kohtaamaan pysähtymättä) ja kp-luokkien 3 ja 4 osalta n. 3 m, leveyspuutetta todettiin näillä kriteereillä olevan vain vajaat 1,5 % tiepituudesta. Yksityisten teiden suunnitteluohjeissa on teiden ohjeelliseksi levey-

deksi annettu 5,5 m luokassa I, 4,0 m luokassa II ja 3,5 m luokissa III ja IV (tekninen luokitus, vastaa likimain kp-luokitusta).

Kunto

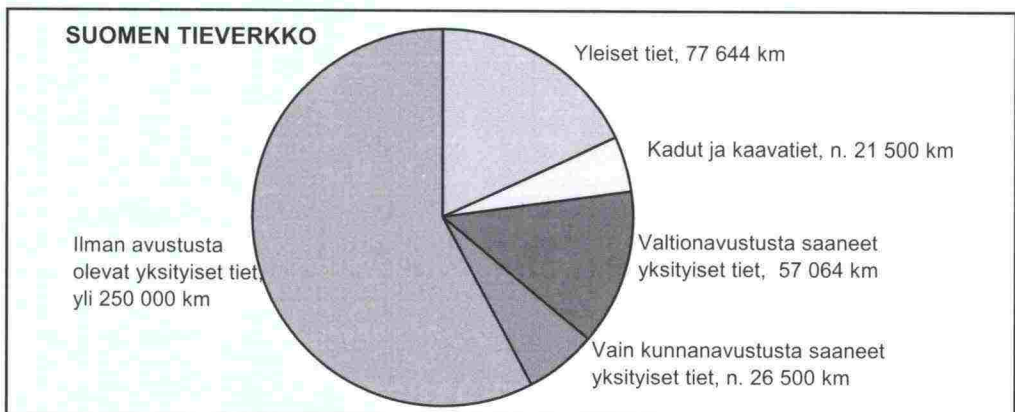
Vuoden 1997 syksyllä tehdyn suppean maastotutkimuksen perusteella yksityisten teiden kunto on yleensä vielä kohtuullinen: 37 % teistä todettiin hyväkuntoisiksi, 54 % tyydyttäväksi ja 9 % huonoiksi. Erityisesti kuntien hoitamat tiet ovat hyväkuntoisia ja tasalaatuisia. Tiekuntien hoitamilla teillä sen sijaan kunto vaihtelee suuresti.

Vuonna 1987 tehdyn selvityksen perusteella todettiin, että tien rakennetta on tarpeen parantaa noin puolella tieosista ja noin neljänneksellä tiepituudesta. Arviota voitaneen pitää edelleenkin suuntaa antavana.

1.3 Yksityisten teiden merkitys

1.3.1 Tieverkollinen merkitys

Yksityiset tiet täydentävät haja-asutusalueilla yleisten teiden verkkoa. Toiminnallisesti ne ovat ensisijaisesti asutuksen sekä maa- ja metsätalouden pääsysteitä. Lisäksi ne tukevat mm. alueiden moninaiskäyttöä ja toimivat jossain määrin myös läpikulkuliikenteen teinä. Ts. yksityisten teiden merkitys on osittain samanlainen kuin vähäliikenteisten yleisten teiden merkitys ja osittain ne toimivat yleisten teiden "jatkeena".



Kuva 2: Suomen tieverkko vuonna 1995, tiepituudet

1.3.2 Liikenteellinen merkitys

Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden liikennesuorite on noin 560 miljoonaa ajon.km/v. Se on noin 1,3 % kaikesta autoliikenteestä ja koko kyseessä olevalle tieverkolle (57 064 km) jaettuna keskimäärin 26 ajon./vrk. (Suorite on laskettu teiden vaikutusalueella olevien talouksien, loma-asuntojen, metsien ja peltojen määrän sekä teiden erityisliikenteestä ja läpikulkuliikenteestä olevien tietojen perusteella).

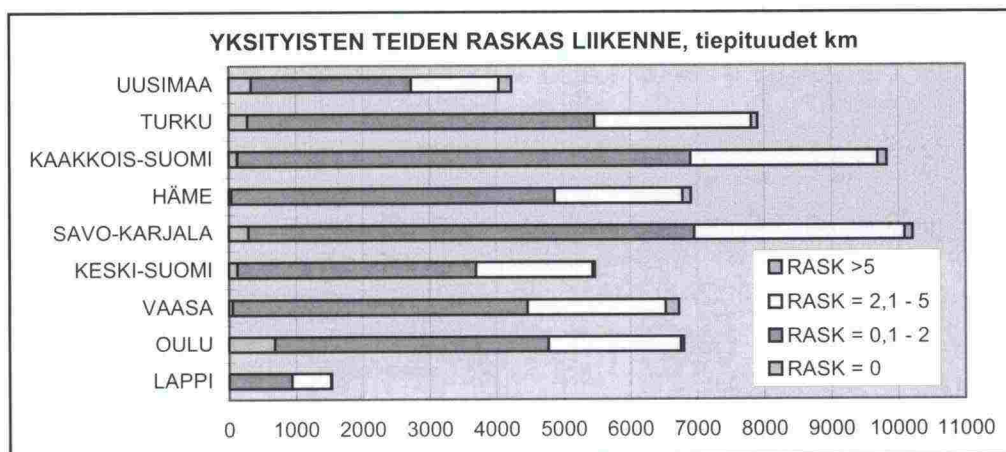
Seuraavassa on yksityisten teiden liikenteellistä merkittävyyttä kuvaavina tekijöinä tarkasteltu raskaan liikenteen määrää kokonaisuutena ja linja-autoliikennettä erikseen.

Raskas liikenne

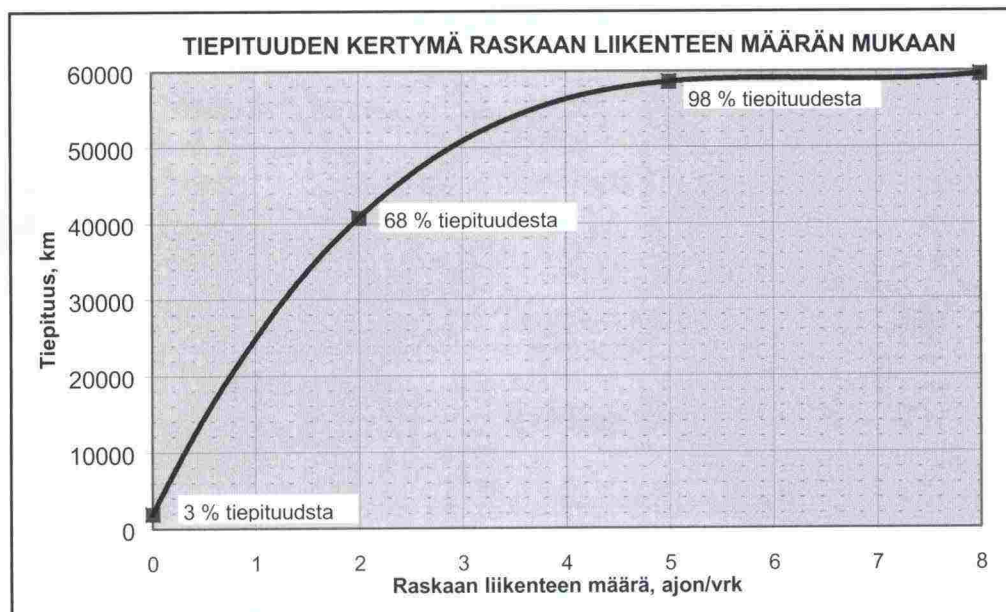
Yksityisten teiden raskas liikenne on pääasiassa maa- ja metsätalouden kuljetuksia ja jossain määrin säännöllistä reittiliikennettä (linja-autoja, myymäläautoja tms.).

Nykyiset maa- ja metsätalouden tuotanto — jalostus -ketjut edellyttävät, että kuljetukset toimivat ympäri vuoden, myös kelirikkoaikoina. Erityisesti tämä koskee maidontuotantoa, jonka kuljetuksia on noin 64 %:lla (38 400 km) valtionavustusta saaneista yksityisistä teistä. Metsätalouden kuljetuksia sen sijaan voidaan ja on tarpeen suunnitella niin, ettei kaikille teille ole tarvetta mennä kelirikkoaikana.

Sellaisia teitä, joilla on raskasta liikennettä enemmän kuin 5 ajon./vrk, on yhteensä 950 km (1,6 %) ja teitä, joilla raskasta liikennettä on vähintään 3 ajon./vrk, on noin 8600 km (14 %). Toisaalta teitä, joilla raskasta liikennettä ei juurikaan ole, on runsaat 1900 km (3,3 %). Yksityisten teiden raskas liikenne sekä alueittain että koko maassa ilmenee seuraavista kuvista.



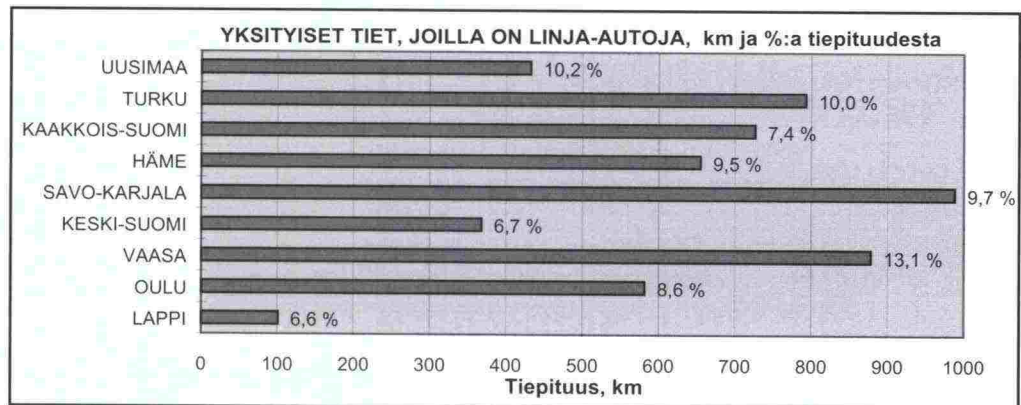
Kuva 3: Yksityiset tiet raskaan liikenteen määrän mukaan tiepiireittäin



Kuva 4: Yksityisten teiden kertymä raskaan liikenteen määrän mukaan

Linja-autoliikenne

Yksityisiä teitä, joilla on linja-autoliikennettä, on koko maassa yhteensä 5520 km (9,3 %). Sellaisia teitä, joilla linja-autoliikenne on päivittäistä (vähintään 5 linja-autoa/ viikko), on yhteensä 4120 km (6,9 %). Suhteellisesti eniten linja-autoreitteinä olevia yksityisiä teitä on Vaasan tiepiirin alueella (13,1 %) ja vähiten Lapissa (6,6 %). Todennäköisesti huomattava osa yksityisten teiden linja-autoliikenteestä on koululaiskuljetuksia.



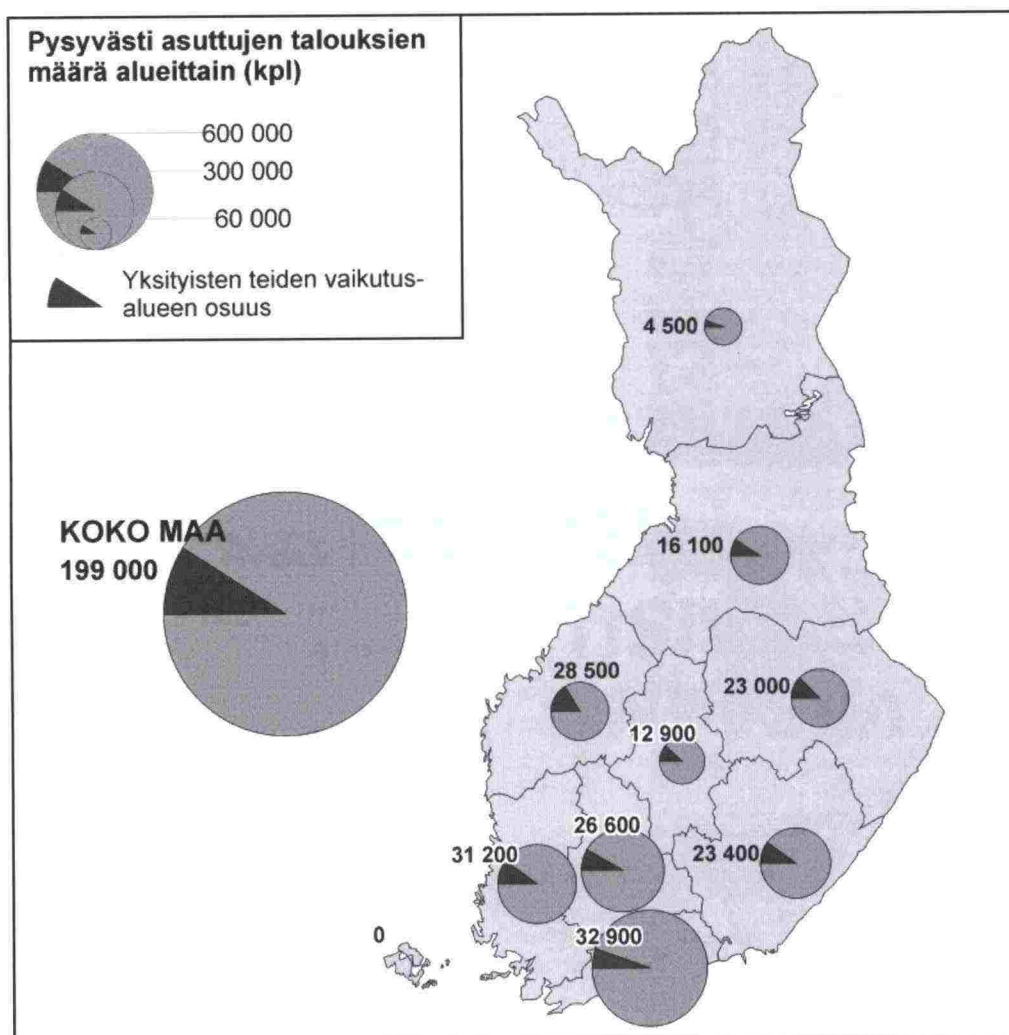
Kuva 5: Yksityiset tiet, joilla on linja-autoliikennettä

1.3.3 Merkitys asumiselle ja elinkeinoille

Yksityisten teiden merkittävyystekijöinä on tarkasteltu niiden vaikutusalueella asuvien ihmisten määrää, niiden merkitystä metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksille, niiden merkitystä maataloudelle ja maataloustuotteiden jatkojalostukselle, niiden tieverkollista asemaa ja niiden erityisliikennettä.

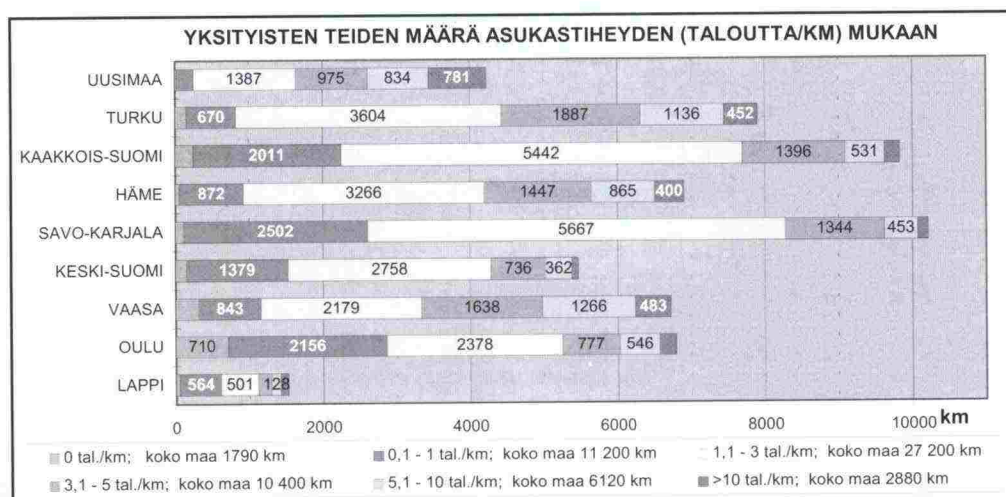
Asukkaiden määrä

Valtionavustusta vuodelta 1994 saaneiden teiden vaikutusalueella on yhteensä noin 199 000 pysyvästi asuttua taloutta. Kun oletetaan, että haja-asutusalueilla talouksien koko on keskimäärin 2,8 henkilöä (Tielaitoksen selvitys 24/1997, Haja-asutusalueiden vetovoimatekijät ja asukkaiden liikkumiskäyttäytyminen), kyseisellä alueella asuu noin 557 000 ihmistä eli 11 % koko maan ja 57 % haja-asutusalueiden väestöstä. Pysyvän asutuksen kannalta yksityisillä teillä on suurin merkitys Länsi- ja Lounais-Suomen maatalousalueilla sekä Itä- ja Keski-Suomen harvan ja hajallaan olevan asutuksen alueilla.



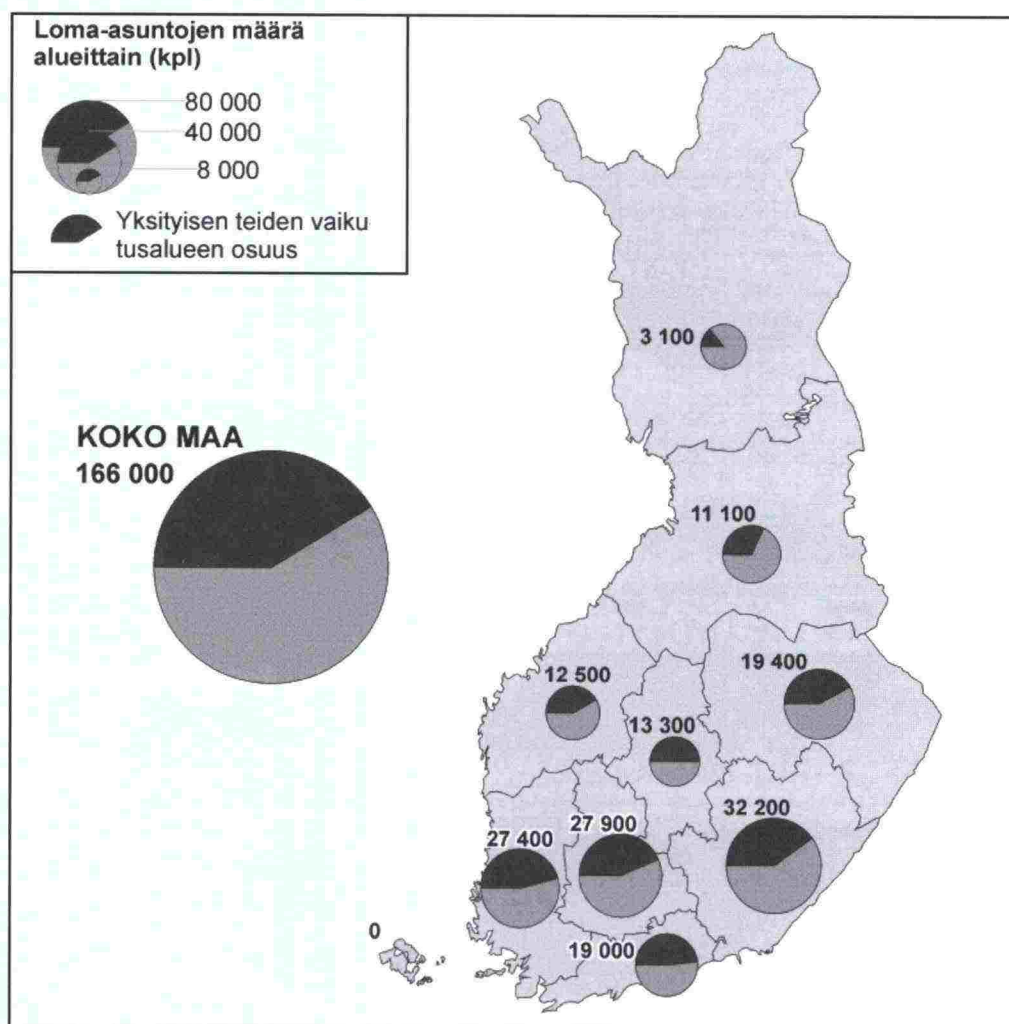
Kuva 6: Yksityisten teiden vaikutusalueella olevat taloudet tiepiireittäin

Lähes puolella yksityisistä teistä (27 200 km) on asutusta 1 – 3 taloutta kilometriä kohti. Tiheästi asuttuja teitä (yli 5 taloutta/km) on noin 9000 km ja niistä taa-jamatienomaisia (yli 10 taloutta/km) on lähes 2900 km. Teitä, joiden varrella ei asuta on yhteensä lähes 1800 km.



Kuva 7: Yksityisten teiden määrä asukastiheyden mukaan

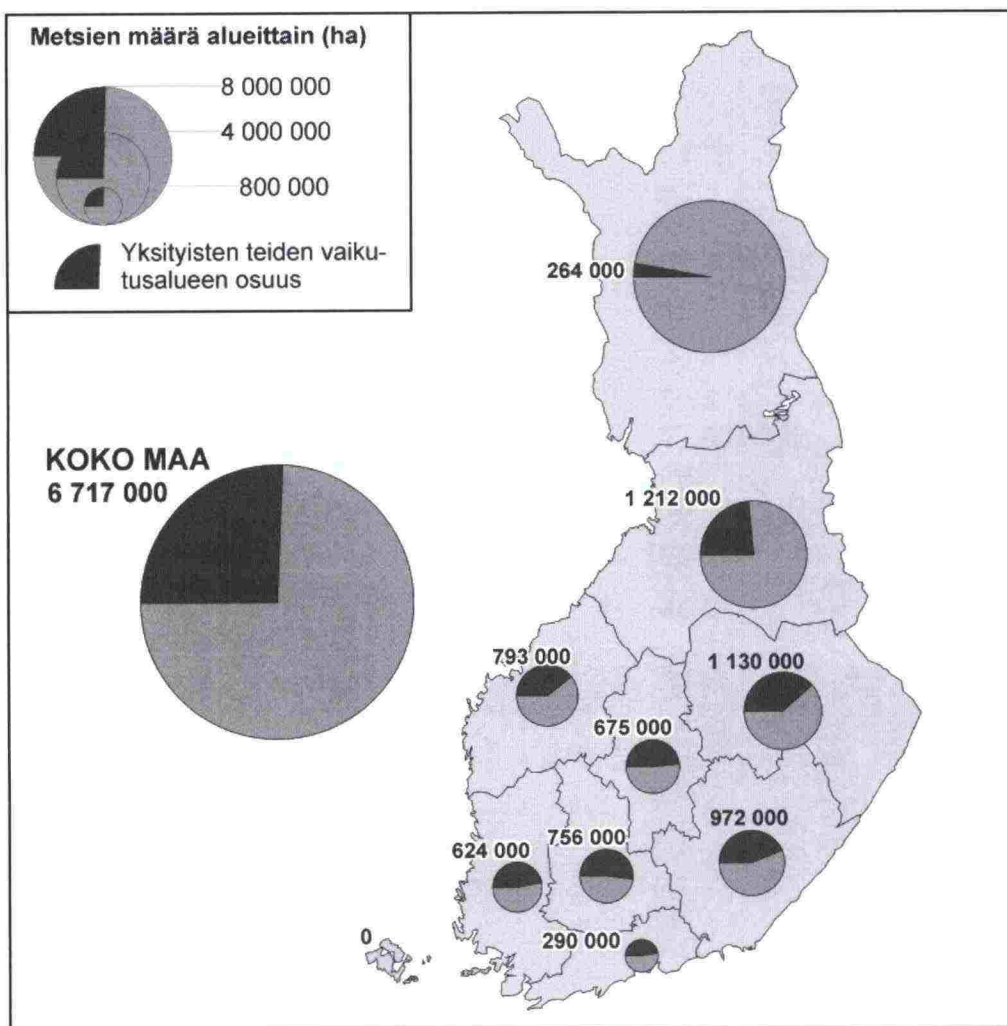
Loma-asuntoja yksityisten teiden vaikutusalueella on yhteensä noin 166 000, eli runsaat 40 % niiden kokonaismäärästä. Se tarkoittaa, että loma-aikoina ja kesäviikonloppuina valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella asuu noin miljoona ihmistä ja teiden liikenne keskimäärin kaksinkertaistuu. Pohjoisessa loma-asutus on keskittynyt voimakkaasti laskettelukeskusten tuntumassa oleville kaava-alueille, joten siellä yksityisten teiden suhteellinen merkitys on loma-asutuksen kannalta selvästi vähäisin.



Kuva 8: Yksityisten teiden vaikutusalueella olevat loma-asunnot tiepiireittäin

Metsät

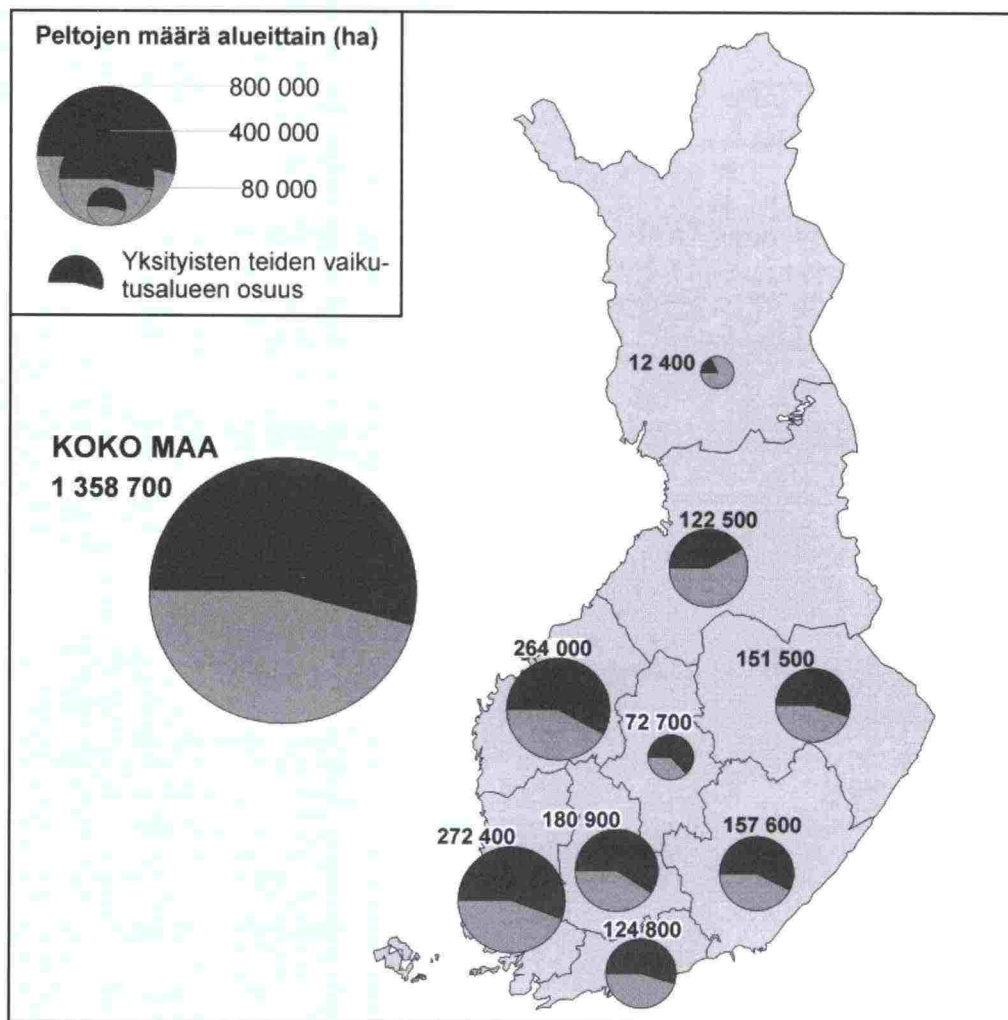
Yksityisillä teillä on huomattava merkitys metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksille. Valtionavustusta vuodelta 1994 saaneiden teiden alueella on metsiä noin 6,7 milj. ha, neljännes Suomen metsistä. Metsävarojen kannalta valtionavustusta saaneet tiet ovat merkittävimpiä Etelä- ja Keski-Suomessa, jossa metsät ovat pääosin yksityisomistuksessa. Lapissa, jossa yksityismetsien osuus on vain 28 % ja jossa myös jokivarsiin sijoittuva asutus liittyy yleisiin teihin, metsät ovat selkeästi erillisen metsätiestön varassa.



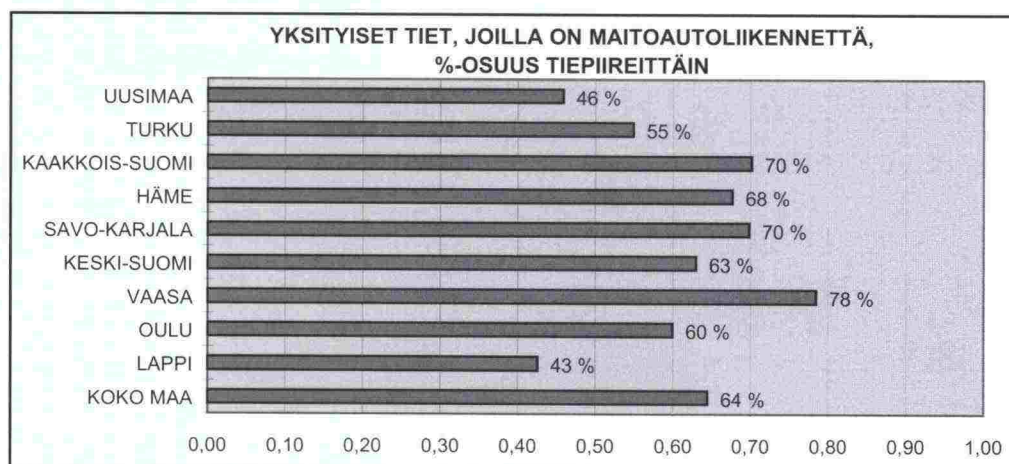
Kuva 9: Yksityisten teiden vaikutusalueella olevat metsät tiepiireittäin

Maatalous

Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden merkitystä maataloudelle ja samalla maataloustuotteiden jatkojalostukselle, maatalouteen liittyvälle muulle tuotantotoiminnalle, kaupalle ym. voidaan kuvata niiden vaikutusalueella olevien peltojen määrällä sekä sillä, kulkeeko tiellä maidonkeräilyauto. Peltojen määrän, 1,4 milj. ha, perusteella koko maan maataloustuotannosta tulee runsaat 50 % näiden teiden alueelta ja maidonkeräilyliikenteen perusteella noin 64 % yksityisistä teistä on sellaisia, joiden vaikutusalueella on karjataloutta. Karjatalous edellyttää, että säännöllinen raskasliikenne on mahdollista.



Kuva 10: Yksityisten teiden vaikutusalueella olevat pellot tiepiireittäin

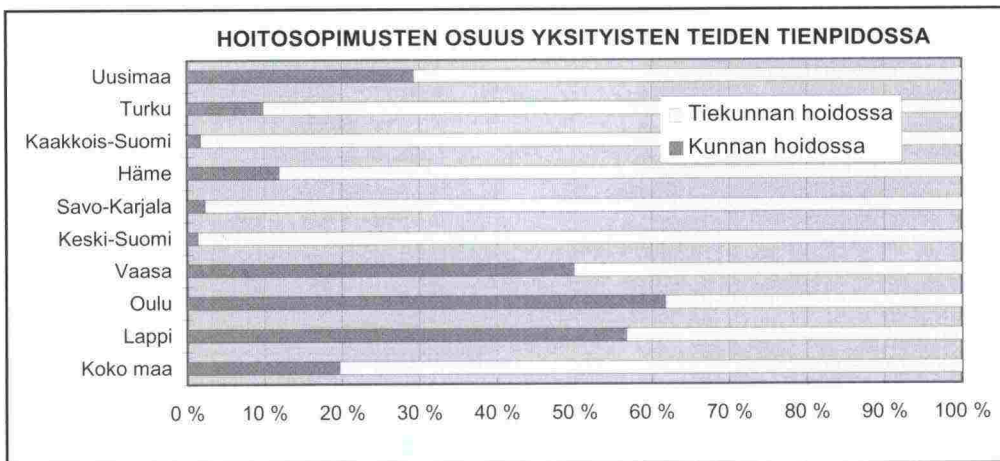


Kuva 11: Yksityiset tiet, joiden vaikutusalueella on karjataloutta

2 YKSITYISTEN TEIDEN TIENPITO

2.1 Tienpidon järjestäminen

Yksityisten teiden tienpidosta vastaavat tiekunnat/ tieosakkaat. Ne voivat kuitenkin tehdä kunnan kanssa hoitosopimuksia, jolloin kunta huolehtii tien kunnossapidosta tiekunnan kanssa sovitun työnjaon mukaisesti ja saa suoraan käyttöönsä tielle mahdollisesti maksettavat valtionavustukset. Valtionavustusta 1994 saaneista teistä hoitosopimuksia on koko maassa noin 20 %:lla (n. 3500 tiekuntaa). Alueittain yksityisten teiden hoitovastuu jakautuu seuraavan kuvan mukaisesti.



Kuva 12: Hoitosopimusten osuus yksityisten teiden tienpidossa (lähde: tiekuntakysely 1997)

Kunnat voivat osallistua yksityisten teiden tienpitoon tekemällä osan kunnossapitotöistä, antamalla tiekunnalle kunnossapito- ja tekemisavustuksia, hankkimalla tienpidossa tarvittavia materiaaleja ja/tai organisoimalla joidenkin töiden tekemistä (esim. höyläys ja sorastus). Tavallisin avustusmuoto on raha-avustus (n. 65 % kunnista). Sekä raha-avustusta että työtä antaa vajaa neljännes kunnista ja vain työtä runsaat 10 % kunnista. Hoitosopimusten määrä kuvaa myös työ-/raha-avustuksen painottumista maan eri osissa.

2.2 Tienpidon rahoitus

2.2.1 Rahoituslähteet

Yksityisten teiden tienpito rahoitetaan sekä tieosakkaiden omana rahoituksena että valtiolta ja kunnilta saatavilla avustuksilla ja lainoilla. Rahoituslähteet ovat seuraavat:

Valtionavustukset

Yksityistielain perusteella tiekunnat voivat saada valtionavustusta tien kunnossapitoon ja parantamiseen. Valtionavustusta annetaan budjettiin varatun määrärahan rajoissa ja sen suuruus voi olla enintään 75 % laskennallisista kunnossapitokustannuksista. Avustuskelpoiseen tiepituuteen ei lasketa tiekunnan tiehen kuuluvia pelkästään maa- ja metsätalouskäytössä olevia tai vapaa-ajan

asuntoihin johtavia tienosia eikä asema- tai rakennuskaava-alueilla olevia tienosia. Pysyvän asutuksen pääsyteillä avustuskelpoista tiepituutta vähennetään lisäksi 100 m kutakin tien vaikutuspiirissä olevaa pysyvästi asuttua taloutta kohti. Lauttapaikoille ja vuosittain purettaville silloille avustuksen enimmäismäärä on 80 % ja talviteille 65 % hyväksyttävistä todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. (YksTL 93)

Metsälain perusteella voidaan valtion talousarvioon vuosittain otettavasta määrärahasta myöntää yksityisille maanomistajille rahoitusta metsäteiden tekemiseen (= sellaisten yksityisten teiden rakentamiseen tai parantamiseen, jotka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten). Rahoitus voi olla tukea, jolloin sen suuruus on alueittain 20, 30 tai 40 % toteutuneista kustannuksista, tai korkotukilainaa, jota voidaan myöntää toteutuneita kustannuksia tai ministeriön vahvistamia keskimääräisiä kustannuksia vastaava määrä.

Maaseutuelinkeinolain perusteella voidaan avustaa maaseudun pienyritystoiminnan kehittämistä ja sitä kautta mahdollisesti hankkeisiin liittyviä tiekohteita. Tierahoituksen kannalta tämä rahoitusmuoto tulee harvoin kysymykseen ja sen määrä on vuosittain hyvin vähäinen.

Työllisyysrahoitusta on mahdollista saada joihinkin työllisyyden kannalta merkittäviin tiehankkeisiin (esimerkiksi, jos tiehanke tukee muuta työllisyyden kannalta merkittävää toimintaa). Rahoituksesta päättää yleensä työvoimapiiri käytössään olevan rahoituksen puitteissa. Työllisyysrahoituksen määrä tulee lähi-vuosina olemaan koko maassa yhteensä noin 300 Mmk/v.

Kunnanavustukset

Kunnat päättävät itse yksityisten teiden avustusperiaatteista ja tienpitoon myönnettävistä avustuksista kuten myös teiden tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi.

Tieosakkaiden oma rahoitus

Tieosakkaiden oma rahoitus koostuu tienpitotöiden tekemistä omana työnä ja/ tai tieosakkailta kerättävistä tiemaksuista. Toimitusteillä tiemaksuista päätetään tiekunnan kokouksessa ja ne jaetaan tieosakkaille tieyksiköiden mukaan. Ns. sopimusteillä työt ja mahdollisesti kerättävät tiemaksut jaetaan tieosakkaiden keskinäisen sopimuksen mukaan. Omilla teillä (yhden kiinteistön teillä) kukin kiinteistö vastaa mahdolliset avustukset ylittävistä kustannuksista.

Muu rahoitus

Muuta rahoitusta voivat olla tien tilapäisestä käytöstä perittävät kuljetusmaksut, jotka kohdistuvat tien kunnossapitoon ja kunnostukseen, sekä joissakin erityistapauksissa EU- tms. tuet, jotka kohdistuvat tien tekemiseen.

2.2.2 Rahoituksen kehittyminen

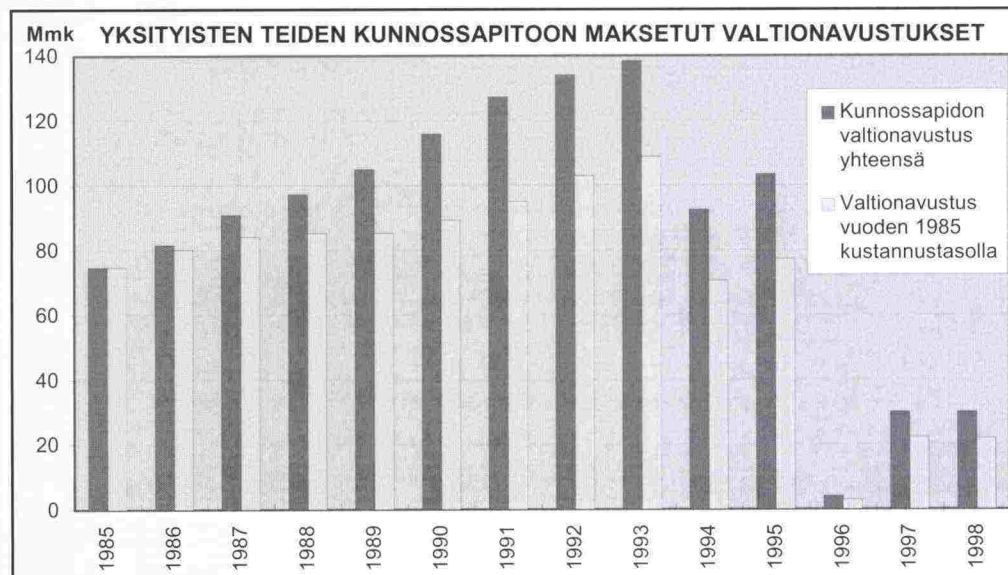
Valtionavustukset

Kunnossapito

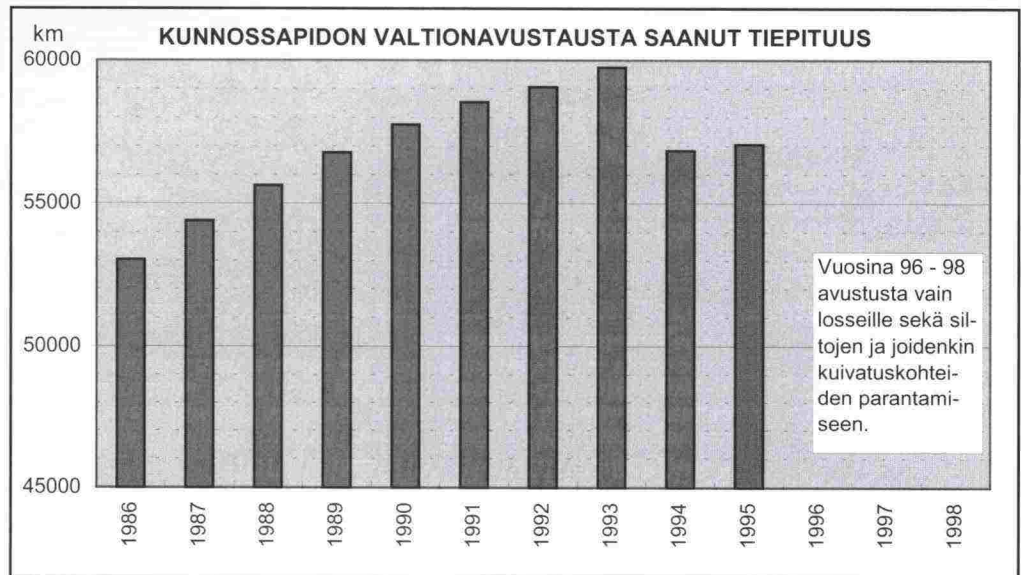
Yksityisten teiden kunnossapitoon on mahdollista saada valtionavustusta vain yksityisistä teistä annetun lain perusteella. Vuonna 1995 avustusta saaneiden teiden yhteispituus oli 57 064 km, ja niiden hyväksytyt kunnossapitokustannukset olivat yhteensä noin 252 Mmk. Kun voimassa olleiden avustuspäätösten mukaisesti kunnossapidon valtionavustus oli keskimäärin 53,3 %, olisi avustussumma ollut noin 134 Mmk. Avustusta kuitenkin leikattiin ja vuonna 1995 maksetut avustukset olivat yhteensä 103,5 Mmk. Vuonna 1996 maksettavia avustuksia varten ei budjettiin varattu rahaa lainkaan, mutta losseille maksettiin erillismäärärahasta yhteensä 4 Mmk. Sen jälkeen on yksityisten teiden kunnossapitoon varattu 30 Mmk/v, joka on käytetty lähinnä siltoihin ja joihinkin kuivatuskohteisiin.

Vuonna 1995 vahvistetut lainmuutokset — avustusta ei myönnetä pelkästään maa- ja metsätalouden tai loma-asutuksen käytössä oleville tienosille eikä asemakaava-alueilla oleville tienosille ja avustuskelpoisesta tiepituudesta vähennetään 100 m/pysyvästi asuttu talous — vähentäisivät valtionavustusta noin kolmanneksella.

Vuodesta 1985 lähtien ovat yksityistielain perusteella maksetut kunnossapidon valtionavustukset ja avustukseen oikeutettu tiepituus kehittyneet seuraavien kuvien mukaisesti.

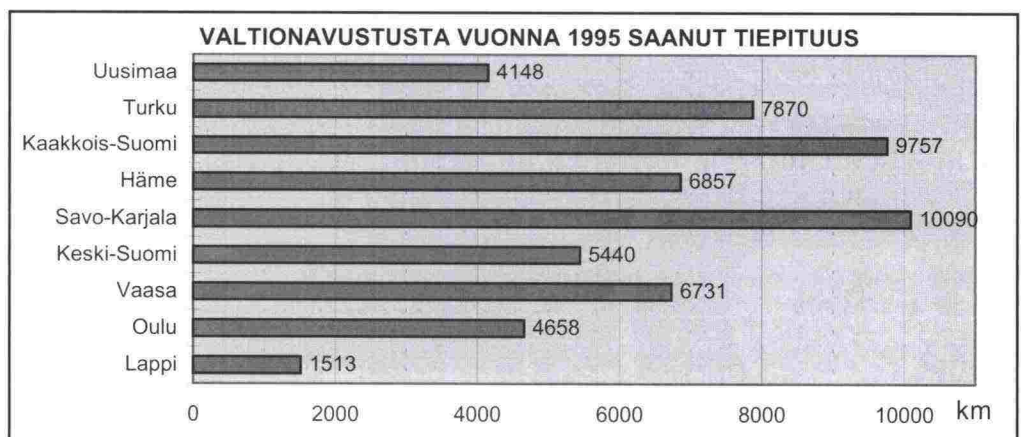


Kuva 13: Yksityisten teiden kunnossapitoon maksettujen valtionavustusten kehittyminen



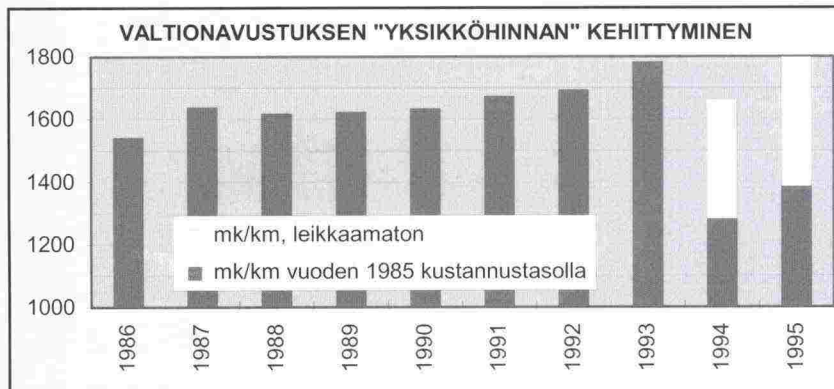
Kuva 14: Valtionavustusta saaneen tiepituuden muuttuminen

Vuonna 1994 avustusta saaneiden teiden määrä väheni 2900 km, sillä määrärahan leikkaamisen yhteydessä avustus poistettiin kokonaan poikkeussäännöksiin avustusta saaneilta teiltä. Oulun läänin alueella avustuksen menetti tuolloin yli 2000 km yksityisiä teitä. Vuonna 1995 avustusta saanut tiepituus, 57 064 km (16 851 kpl) jakautui alueittain seuraavan kuvan mukaisesti.



Kuva 15: Valtionavustusta vuodelta 1994 saanut tiepituus alueittain

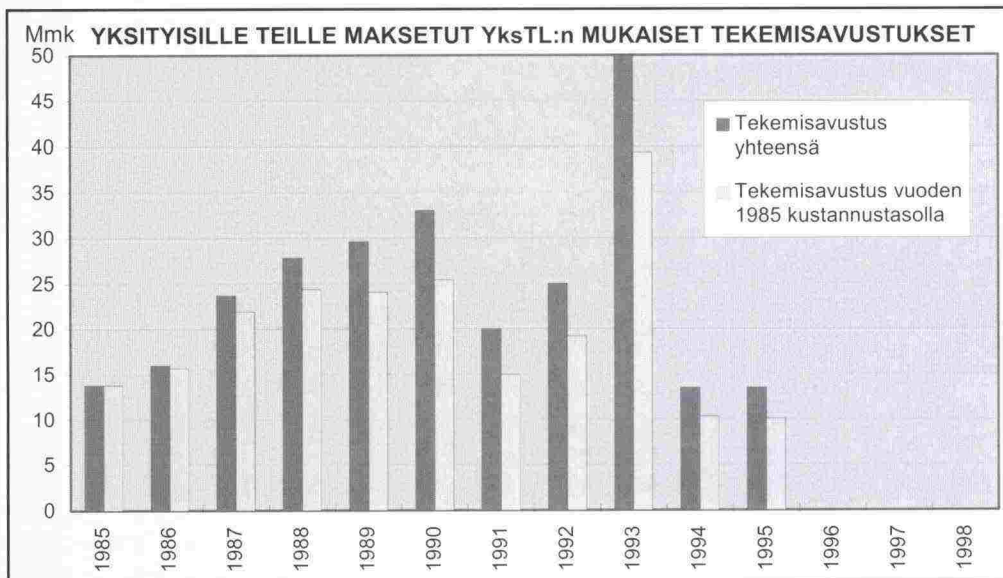
Vuosina 1987 – 90 kunnossapidon valtionavustus kasvoi suunnilleen samaa tahtia kuin avustettava tiepituus, ts. indeksillä korjatut yksikkökustannukset eivät tuona aikana juurikaan muuttuneet. Sen jälkeen, laskennallisten kustannusten käyttöönoton myötä, yksikkökustannukset nousivat noin 10 %. Vuosina 1994 – 95 avustusta maksettiin määrärahan pienentämisen vuoksi vain 70 % laskennallisesta avustuksesta.



Kuva 16: Valtionavustuksen kilometrihinnan muuttuminen

Tekeminen

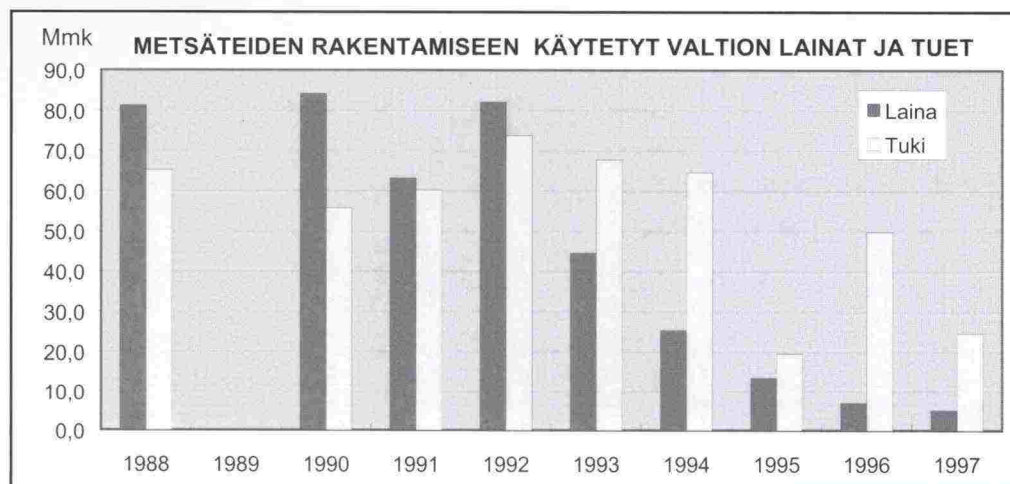
Yksityistielain perusteella vuosina 1985 – 97 maksetut tekemisavustukset ovat olleet seuraavan kuvan mukaiset.



Kuva 17: Yksityistielain perusteella maksetut tekemisavustukset

Vuoden 1995 jälkeen valtion tulo- ja menoarvioon ei ole varattu määrärahaa tekemisavustuksia varten. Joulukuussa 1995 voimaan tulleen lakimuutoksen myötä myös avustusmahdollisuudet ovat jonkin verran muuttuneet: valtion varoista voidaan yksityisistä teistä annetun lain nojalla avustaa olemassa olevien teiden parantamista mutta ei enää uusien teiden rakentamista.

Metsälain ja sitä ennen voimassa olleen metsänparannuslain perusteella teiden rakentamiseen myönnettyjen lainojen ja tukien määrä on vuodesta 1988 lähtien kehittynyt seuraavan kuvan mukaisesti. Vuoden 1992 jälkeen valtion rahoitus on vähentynyt voimakkaasti ja rahoituksen painopiste on siirtynyt selvästi tukien puolelle. Muutos selittyy sekä metsätieverkon "valmistumisella" (erityisesti lainojen väheneminen) että valtiontalouden ongelmilla.

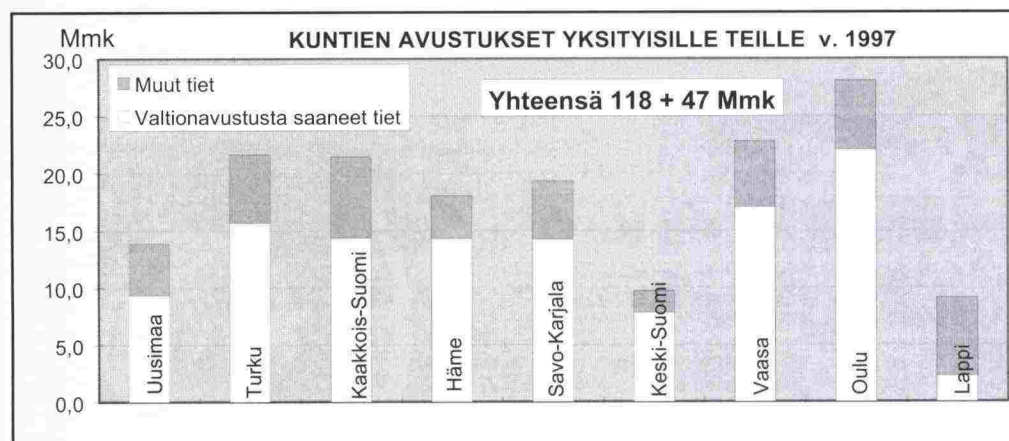


Kuva 18: Yksityismetsiin rakennetuille metsäteille myönnetty valtion lainat ja tuet vuosina 1988 - 1997

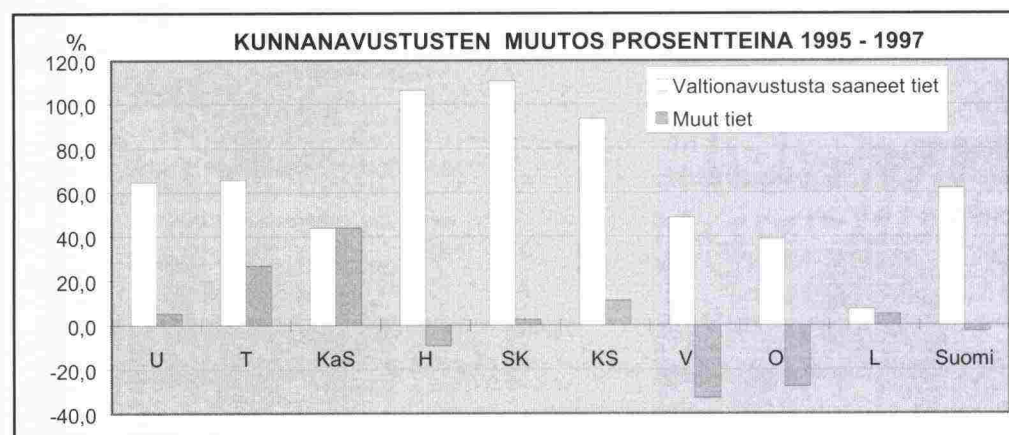
Kunnanavustukset

Vuonna 1997 kunnat käyttivät rahaa yksityisten teiden avustamiseen yhteensä noin 165 Mmk (tietolähde: vuoden 1997 lopulla tehty kuntakysely). Rahasta noin 118 Mmk (72 %) meni aiemmin valtionavustusta saaneille teille ja loput 47 Mmk muille yksityisille teille, yleensä pysyvän asutuksen pääsyteille. Vuonna 1995, kun valtionavustuksia on viimeksi yleisesti maksettu avustussumma oli runsaat 120 Mmk, josta valtionavustusta saaneille teille meni noin 72 Mmk (60%).

Vuosina 1995 – 97 kunnanavustusten määrä kasvoi siis yhteensä noin 45 Mmk (36 %). Kasvu kohdistui kokonaan valtionavustusta saaneisiin teihin, joille annetut kunnanavustukset lisääntyivät 62 %. Samanaikaisesti vain kunnanavustusta saaneiden teiden avustukset vähenivät 3 %. Vuonna 1995 valtionavustusta oli jo leikattu, joten mahdollisesti kunnat olivat jo silloin suunnanneet lisäavustusta ko. teille. Aiemmilta vuosilta tietoja ei ole, eikä kunnanavustusten ns. "normaalitaso" ei ole tiedossa. Alueittain kuntien yksityisille teille antamat avustukset ja avustusten muuttuminen sen jälkeen, kun valtionavustusten maksaminen lopetettiin, ovat seuraavien kuvien mukaiset. Lapissa kunnanavustusten määrä ja kohdistuminen ovat muusta maasta poikkeavia, sillä monet kunnat hoitavat lähes kaikki yksityiset tiet. Lisäksi Lapissa on viime vuosina voitu käyttää yksityistenteiden parantamiseen suojelupäätösten kompensationsa kunnille annettua rahaa.

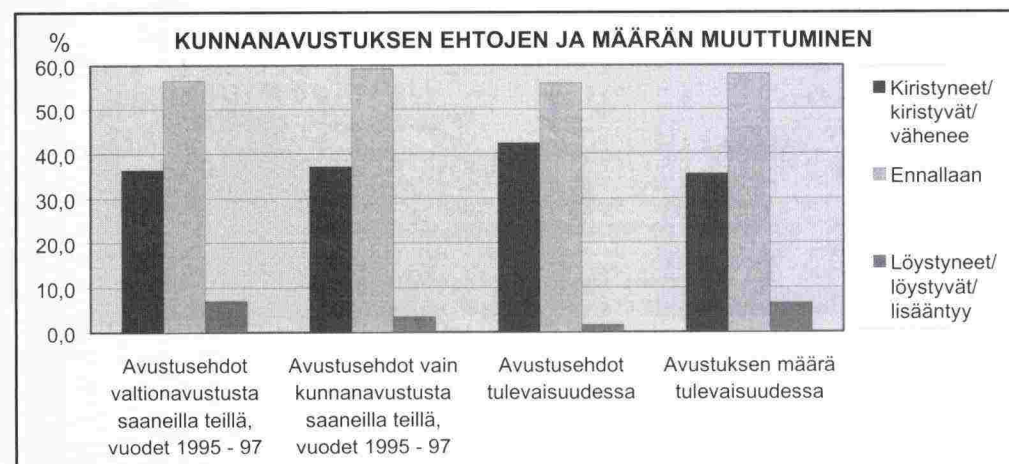


Kuva 19: Kuntien yksityisiin teihin käyttämä raha alueittain vuonna 1997



Kuva 20: Kunnanavustusten muuttuminen sen jälkeen, kun valtionavustusten maksaminen lopetettiin

Kunnanavustuksen ehdot ovat keskimäärin kirstyneet kaikkialla Suomessa, eniten Savo-Karjalan ja Oulun alueilla, joiden kunnista noin 60 % ilmoitti kirstyneensä avustusehtoja. Ellei avustuksia palauteta, sama suunta näyttää jatkuvan. Näyttää myös siltä, etteivät kunnat pysty pitämään yllä nykyistä avustustasoa, vaan niiden on jatkossa vähennettävä yksityisten teiden tukemista. Hämeen, Savo-Karjalan, Vaasan, Oulun ja Lapin alueilla avustusten supistamis-paineita on keskimääräistä enemmän.



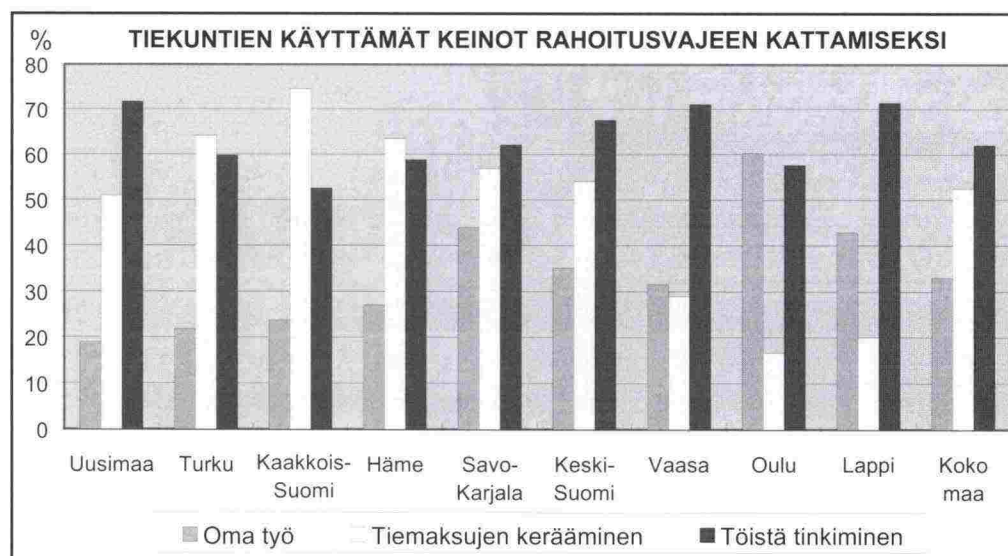
Kuva 21: Kunnanavustuksen ehtojen muuttuminen vuosina 1995 - 97 ja arvio avustusten tulevaisuudesta

Tieosakkaiden oma rahoitus

Tieosakkaiden oman rahoituksen kehitymisestä ei ole historiatietoa, mutta 1980-luvulla ja 90-luvun alussa oman rahoituksen osuus periaatteessa pieneni, sillä sekä valtio että kunnat lisäsivät yksityisten teiden avustuksia. Käytännössä muutos ei ole ollut niin suuri, sillä avustusten myötä tienpidon kokonaissumma kasvoi ja avustusten turvin tiestöä pystyttiin parantamaan ja pitämään paremmassa kunnossa.

Valtionavustusten leikkaaminen vuonna 1994 ja lopettaminen vuonna 1996 ovat useimmissa kunnissa selkeästi lisänneet tieosakkaiden oman rahoituksen tarvetta. Joissakin kunnissa kunnat ovat kuitenkin lisänneet niin paljon avustuksia, etteivät muutokset ole vielä suoraan vaikuttaneet tieosakkaisiin. Välilliset vaikutukset tiestön heikkenemisen myötä tulevat myöhemmin. Syksyllä 1997 tehdyn kyselyn perusteella runsaat 10 % tiekunnista oli kokenut, että oman rahoituksen lisäämiseen ei ole ollut tarvetta (= lisääntynyt kunnanavustus on kattanut poistuneen valtionavustuksen).

Syntyneen rahoitusvajeen kattamiseksi tiekunnat ovat keränneet tiemaksuja ja/ tai lisänneet omaa työtä. Läheskään kaikissa tapauksissa se ei ole riittänyt ja suurin osa tiekunnista (yli 60 %) on joutunut tinkimään työmääristä tai jättämään joitakin töitä tekemättä. Käytetyt keinot rahoitusvajeen kattamiseksi ilmenevät seuraavasta kuvasta.



Kuva 22: Eri keinoja rahoitusvajeen kattamiseksi käyttäneiden tiekuntien prosenttiosuus alueittain

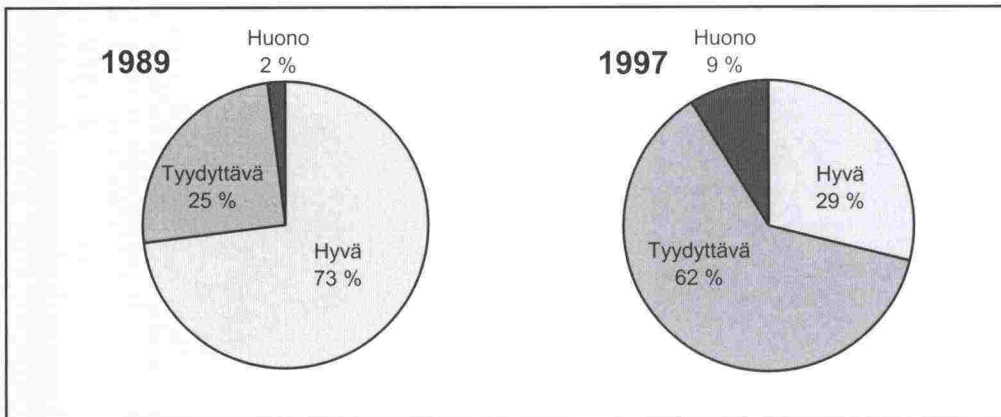
3 TUKIMUUTOSTEN VAIKUTUKSET

3.1 Vaikutukset tiestön kuntoon

Teiden kunto näyttää avustusmuutosten seurauksena jo jonkin verran laske-
neen. Romahdusta ei kuitenkaan ole vielä tapahtunut, sillä valtionavustusta
saaneet tiet olivat 90-luvun alussa hyvässä kunnossa ja kunnat ovat lisänneet
tukeaan yksityisille teille. Tiekohtaisia ja osittain kunnossapitokäytäntöön liitty-
viä eroja on kuitenkin jo nähtävissä.

Syksyllä 1997 tehdyn suppean maastotutkimuksen (kymmenkunta tietä/ tiepiiri)
perusteella erityisesti kuntien hoidossa olevia teitä on hoidettu säännöllisesti ja
ne ovat hyväkuntoisia ja tasalaatuisia, vaikkakin mm. kuivatuslaitteiden kun-
nossapidosta ja sorastuksista on avustusten poisjäämisen jälkeen tingitty. Tie-
kuntien hoitamilla teillä sen sijaan kunto vaihtelee suuresti: monilla teillä soras-
tukset ovat jääneet tekemättä, käytetty materiaali on ollut huonolaatuista, höyläys
on korvattu lanauksella, reunapalteita on paljon, tiellä ei ole oikeaa muotoa jne.

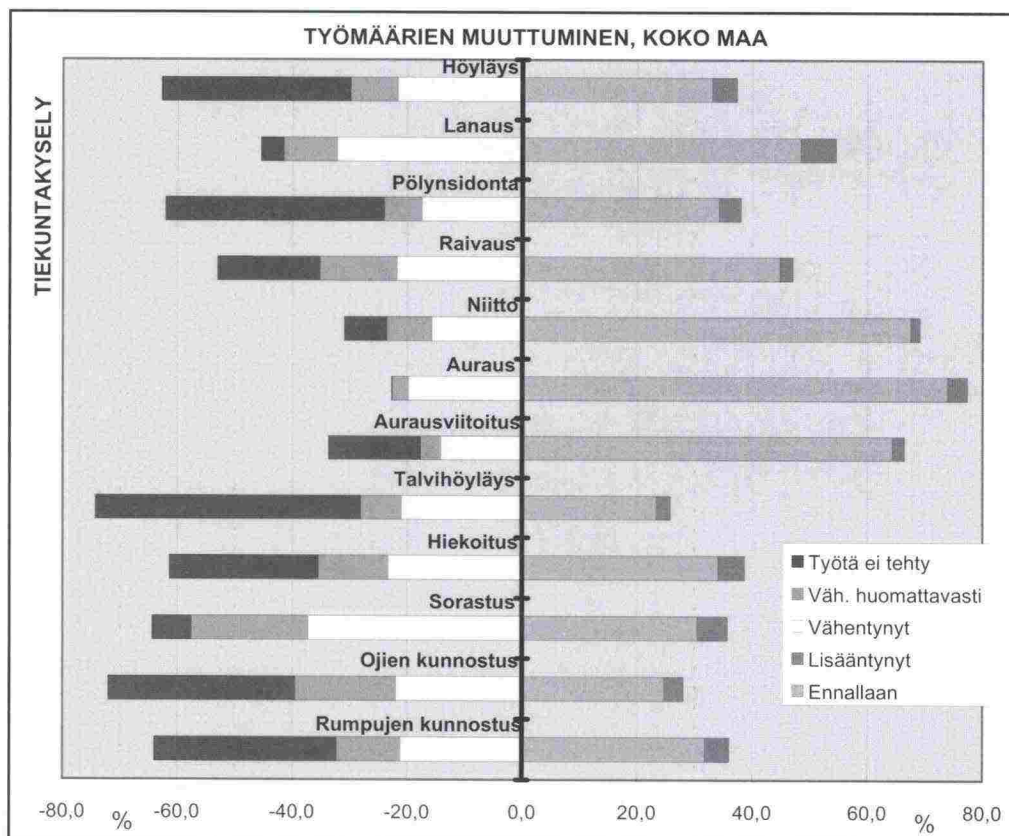
Vuosina 1989 ja 1997 tehtyjen tutkimusten perusteella yksityisten teiden kunto
on muuttunut seuraavan kuvan mukaisesti.



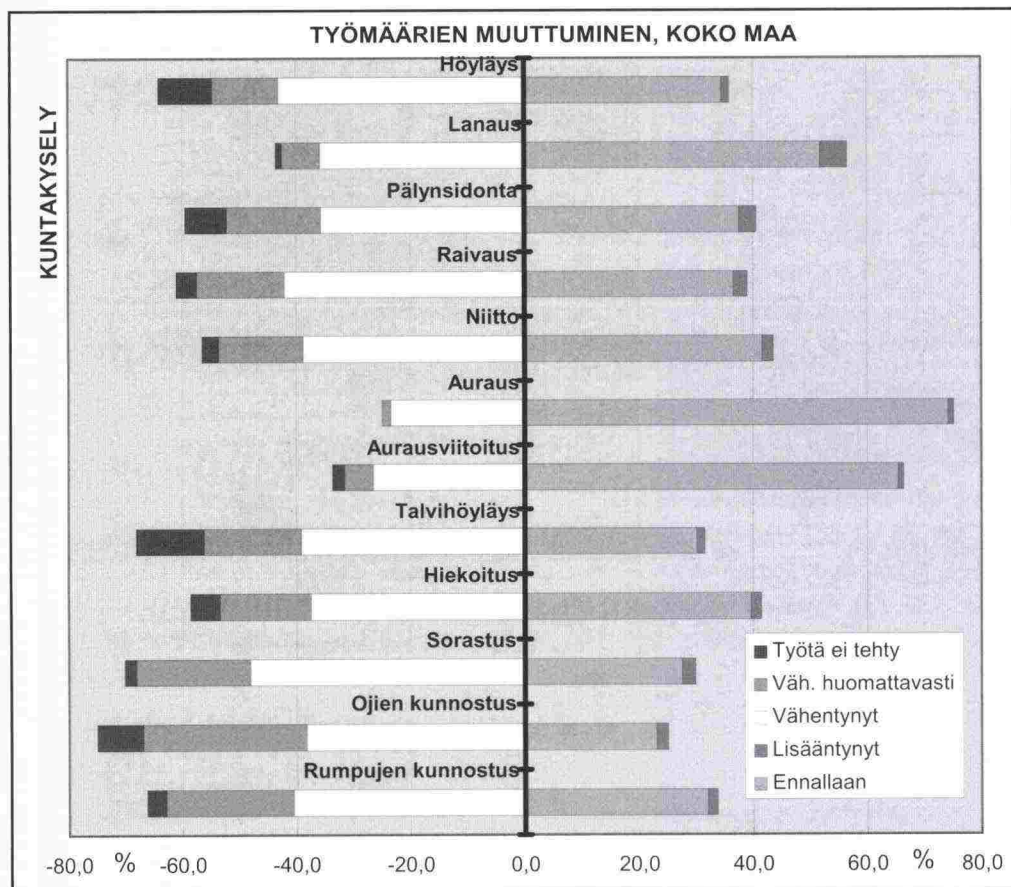
Kuva 23: Yksityisten teiden kunnan muuttuminen 1990-luvulla

Vaikka yksityiset tiet ovatkin vielä tyydyttävässä kunnossa, huolestuttavaa on
se, että monet tiekunnat eivät ole pystyneet tekemään kaikkia tarpeellisia kun-
nossapitotöitä. Kunnossapidolla on pyritty pitämään tiet päivittäisen liikenteen
edellyttämässä kunnossa siinä määrin, kuin rahaa on ollut käytettävissä ja töitä
on pystytty tekemään itse. Mm. kalliit ja ulkopuolista tekijää vaativat työt, kuten
ojien ja rumpujen kunnostus, sorastus sekä höyläys ovat vähentyneet huomati-
tavasti ja jääneet monilla teillä myös tekemättä. Pitemmän päälle nimenomaan
näistä töistä tinkiminen heikentää tien rakennetta ja voi aiheuttaa tien kunnan
romahtamisen. Toisaalta paljon on tingitty myös sellaisilta töistä, kuten talvi-
höyläys, hiekoitus ja raivaus, jotka eivät ole liikkumisen kannalta olleet ehdotto-
man välttämättömiä.

Syksyllä 1997 tehdyissä kyselyissä teiden kunnon kehittymistä pyrittiin selvittämään sillä, kuinka kunnossapitotöitä on vuoden 1995 jälkeen tehty. Seuraavissa kuvissa on koko maata koskevat yhteenvedot siitä, kuinka tiekunnat ja kunnat ilmoittivat työmäärien kehittyneen. Kuntien arvio työmääristä oli hieman positiivisempi. Erityisesti eroa oli tekemättä jääneiden töiden osuudessa. Todellinen tilanne lieenee tiekunta- ja kuntakyselyn välillä. Kuntien positiivisempi arvio selittyyneen pääosin maastotutkimuksen havainnoilla, joiden mukaan kuntien hoidossa olevia teitä on hoidettu säännöllisesti ja ne ovat keskimäärin paremmassa kunnossa. Toisaalta tiekuntien vastauksissa ovat harvoin toistuvat työt ilmeisesti kirjautuneet liikaa kohtaan "työtä ei ole tehty". Ns. nollaraja, työmäärät ovat säilyneet ennallaan tai lisääntyneet / työmäärät ovat vähentyneet tai työtä ei ole tehty, on sekä tiekunnilla että kunnilla likimain samalla kohdalla.

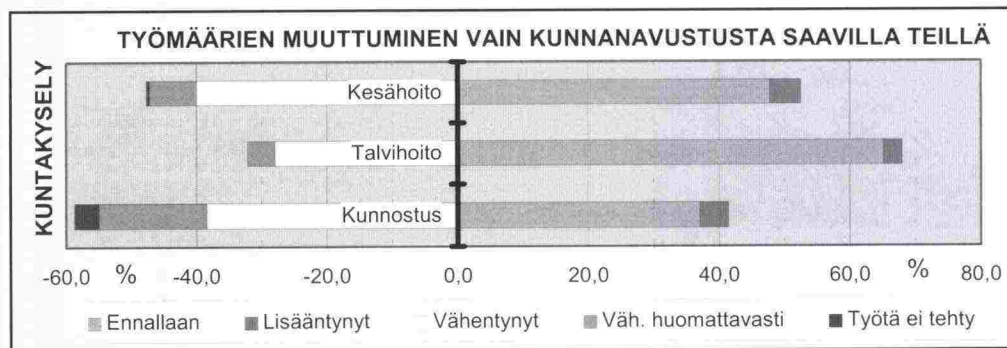


Kuva 24: Tie kuntien ilmoitus kunnossapitotöiden tekemisestä vuoden 1995 jälkeen. Prosenttiluvut tarkoittavat sitä, kuinka suuri osa tiekunnista ilmoitti kehityksen olleen kuvan selitteenä olevan vaihtoehdon mukainen



Kuva 25 Kuntien arvio kunnossapitotöiden tekemisestä vuoden 1995 jälkeen.

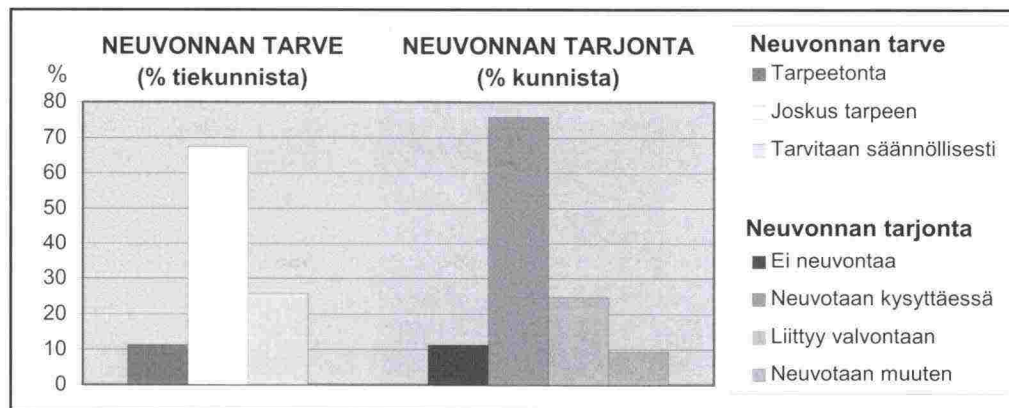
Muutokset valtionavustusta saaneiden teiden rahoituksessa ovat heijastuneet myös muihin teihin. Kunnanavustukset eivät ole vähentyneet merkittävästi mutta, koska kyseisten teiden omistajat ovat usein samoja kuin valtionavustusta saaneiden teiden osakkaat on omavastuiden lisääntyminen valtionavustusta saaneilla teillä vähentänyt muihin teihin käytettävissä olevia resursseja. Kuntien arvio työmäärien muuttumisesta vain kunnanavustusta saaneilla teillä on seuraavan kuvan mukainen.



Kuva 26: Kuntien arvio kunnossapidon muuttumisesta vain kunnanavustusta saaneilla teillä vuoden 1995 jälkeen.

Valtionavustusten poistuminen on vähentänyt myös tiekunnille annettavaa tienpidon neuvontaa. Erityisesti tämä tuntuu sellaisissa kunnissa, joissa kuntien tieasioita hoitava organisaatio on pieni ja kunnat osallistuvat yksityisten teiden

pitoon vain antamalla raha-avustuksia. Näissä tapauksissa tiekuntien oma panostus ja osaaminen ovat erityisen tärkeitä ja myös tiepiirien rooli neuvonnassa on korostunut. Syksyn 1997 tiekuntakyselyn perusteella neuvonnan tarve ja tarjonta ovat seuraavan kuvan mukaiset.

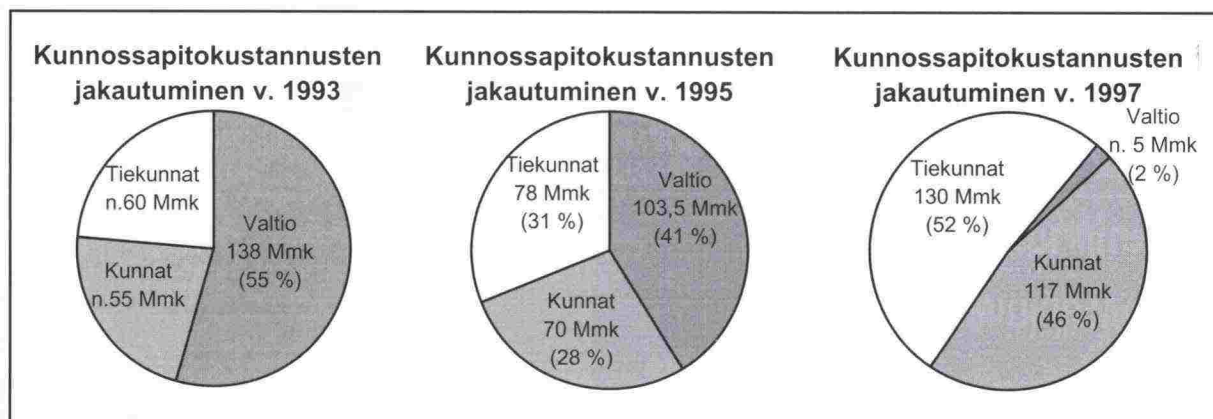


Kuva 27: Yksityisten teiden tienpitoon liittyvän neuvonnan kysyntä ja tarjonta

3.2 Kuntien ja tiekuntien tierasituksen muuttuminen

Vuosina 1994 – 1996 yksityisten teiden pidon rahoituksessa tapahtui merkittävä muutos, kun yksityistielain nojalla annettavia avustuksia ensin supistettiin ja sitten poistettiin kokonaan. Viimeisinä vuosina valtionavustusta on annettu vajaat 20 % 90-luvun alun tasosta ja se on käytetty losseihin sekä siltojen ja joidenkin kuivatuslaitteiden parantamiseen. Tiestön hoitoon ja normaaleihin kunnostustöihin valtionavustusta ei ole saatu. Lisäksi myös kunnossapitotöihin vuonna 1994 tullut arvonlisävero on jonkin verran nostanut kunnossapitokustannuksia. Muutosten seurauksena kuntien tierasitus on yksityisten teiden osalta noussut lähes 40 % (120 Mmk → 165 Mmk) ja tiekuntien tierasitus on kaksinkertaistunut. Käytännössä tiekuntien osuus on jäänyt vajaaksi ja sen seurauksena osa töistä on jäänyt tekemättä.

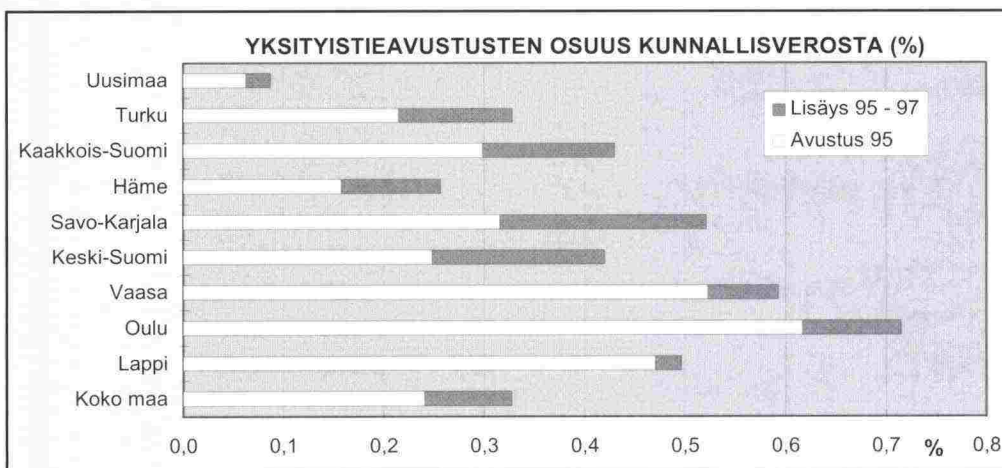
Seuraavasta kuvasta näkyy kuinka valtionavustusta saaneiden teiden kunnossapidon rahoitus on muuttunut 90-luvulla. Jakaumat on piirretty olettaen, että 90-luvun alun hyväksytyt kustannukset ovat kunnossapitotarpeen mukaiset. Vuoden 1993 jakaumassa kuntien ja tiekuntien osuudet on arvioitu.



Kuva 28: Kunnossapidon rahoituksen muuttuminen valtionavustusta saaneilla teillä 1990-luvulla

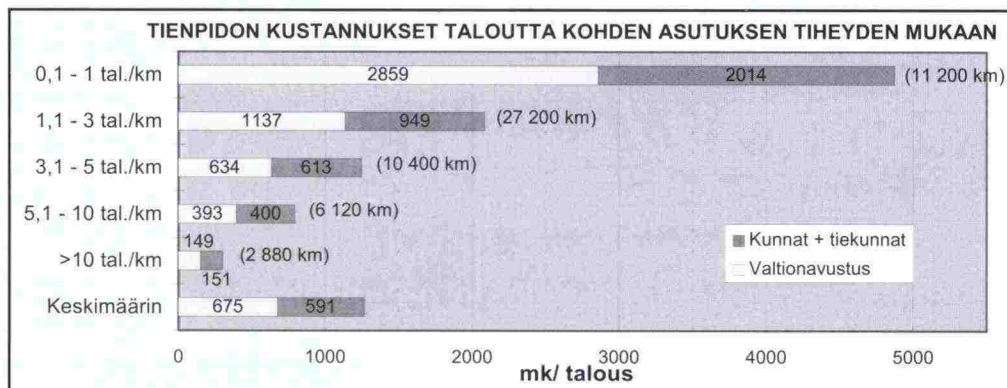
Yksityisille teille annettavien avustusten merkitys kuntien talouteen vaihtelee huomattavasti: joissakin kaupungeissa niillä ei ole merkitystä mutta monissa harvaan asuttujen alueiden ja Pohjanmaan maatalousalueiden kunnissa ne vievät yli 2 % ja enimmillään lähes 3 % kunnallisveron tuotosta (esim. Suomussalmella ja Posiolla 2,8 %). Veroäyriin avustukset vaikuttavat kunnittain 0 – 0,5 penniä.

Seuraavassa kuvassa on esitetty alueittain yksityistieavustusten osuus kunnallisveron tuotosta. Uudellamaalla kunnanavustusten osuus olisi ilman Helsingin vaikutusta noin 0,16 % ja vastaavasti Oulun läänin alueella ilman Oulun vaikutusta noin 1,0 %.

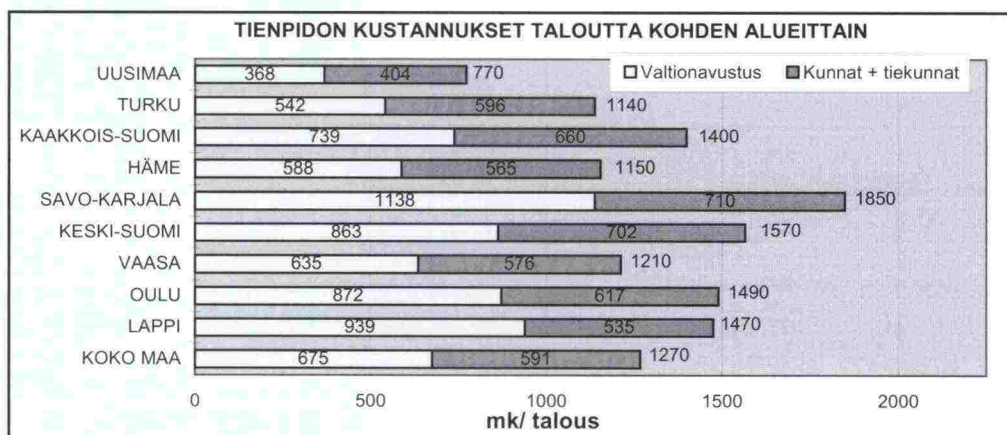


Kuva 29: Yksityistieavustusten merkitys kuntien taloudessa alueittain

Valtionavustuksen poistaminen yksityisten teiden kunnossapidosta vaikuttaa erityisen voimakkaasti niissä osissa maata, joissa on runsaasti harvaan asuttuja alueita. Tiekunnat, joiden tien vaikutusalueella on enintään yksi talous/km, ovat menettäneet valtionavustuksia keskimäärin lähes 3000 mk taloutta kohden. Jotta kyseisillä alueilla asukkaiden tiekustannukset eivät nousisi kohtuuttomiksi, ovat kunnat joutuneet usein kattamaan pääosan menetetyistä valtionavustuksista (muualla asuvat tieosakkaat eivät välttämättä ole valmiita lisäpanostukseen, jotta tie olisi ympäri vuoden liikennettä tyydyttävässä kunnossa). Tiheimmin asutuilla alueilla muutos ei ole yksittäisten tieosakkaiden kannalta kovin suuri. Voimassa olevan lain mukaan tiet, joiden vaikutusalueella on vähintään 10 taloutta/km (lähes 2900 km), eivät enää omavastuusäännöksen vuoksi saisi kunnossapitoon lainkaan valtionavustusta.



Kuva 30: Yksityisten teiden kunnossapidon leikkaamaton valtionavustus sekä kuntien ja tiekuntien panostus taloutta kohti asutuksen tiheyden mukaan vuonna 1995



Kuva 31: Yksityisten teiden kunnossapidon leikkaamaton valtionavustus sekä kuntien ja tiekuntien panostus taloutta kohti alueittain vuonna 1995

Syksyllä 1997 tehdyn kyselyn perusteella noin kolmanneksessa kunnista ei yksityistieavustusten lisääntymisestä huolimatta ole tarvinnut tinkiä muusta toiminnasta. Muutamien kommenttien mukaan mm. paikallistiekorvauksista vapautuminen on mahdollistanut yksityisten teiden lisäävustukset. Useimmissa kunnissa lisääntyneitä avustuksia on katettu tavallisimmin tinkimällä muista teknisen toimialan tehtävistä (37 % kunnista) tai tasaisesti kaikilta toimialoilta (26 %).

3.3 Vaikutukset kylien elinvoimaisuuteen

3.3.1 Yleistä

Elinkeino- ym. rakenteiden muutos on lisännyt työssäkäynti- ja asiointiliikennettä haja-asutusalueilla ja haja-asutusalueilta taajamiin. Tämä lisää säännöllistä liikennettä myös yksityisillä teillä ja asettaa niiden kunnossapidolle uusia vaatimuksia. Hyvät liikenneyhteydet tukevat myös haja-asutusalueille syntynyttä pientä ja keskisuurta yritystoimintaa, mikä on haja-asutusalueiden elinvoiman kannalta hyvin merkittävää.

Valtionavustusten poistuminen yksityisten teiden kunnossapidosta on tuonut uuden uhan haja-asutusalueiden kehitysedellytyksille. Mikäli nykyinen tilanne säilyy, se johtaa yksityisten teiden kunnan huononemiseen ja mahdollisesti osittaiseen sulkemiseen yleiseltä liikenteeltä. Tällä on sekä suoraan että epäsuorasti kielteisiä vaikutuksia haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen.

3.3.2 Haja-asutusalueen väestö- ja elinkeinorakenteen kehittyminen¹

Haja-asutusalueiden hyvä saavutettavuus, ts. hyvät liikenneyhteydet, on sijaintitekijä, joka muiden tekijöiden ohella vaikuttaa sekä yritysten sijainti- että ihmisten asuinpaikan valintaan. Saavutettavuuden parantuminen lisää myös tuottavuutta (elinkeinojen tehokkuutta). Kohtuullisten elinolosuhteiden turvaaminen näillä alueilla vaatii erityistoimenpiteitä, joista tieyhteyksien riittävä hoito ja ylläpito on yksi keskeisimmistä.

Huonojen yhteyksien ja pitkien välimatkojen vaikutus haja-asutusalueen väestörakenteeseen on yleensä epäedullinen. Nuoret muuttavat pois, jolloin haja-asutusalueilla asukkaiden keski-ikä on korkea. Koulutetuille ei näillä alueilla yleensä ole työtä tarjolla.

Hyvien liikenneyhteyksien päässä ja lähellä taajamia sijaitsevat haja-asutusalueet ovat sijainnista riippuen yleensä asukkaiden ja työpaikkojen muuttoalueita. Lähiötyyppisille alueille muuttajat ovat usein nuoria lapsiperheitä, joten keski-ikä on alhainen. Näille alueille saattaa syntyä myös koulutettua työvoimaa vaativia työpaikkakeskittymiä.

Teollisuuden työpaikat ovat haja-asutusalueilla perinteisesti hyvin työvaltaisia ja niiden tuottavuus on alhainen. Kuljetus- ja ajoneuvokustannukset ovat korkeita, mutta ne kompensoituvat usein toimitilojen ja maan hinnassa. Työpaikkojen kannalta on merkittävää, että työhön liittyville asiointimatkoille ja kuljetuksille ei ole esteitä.

Työpaikkaomavaraisuus laskee siirryttäessä taajamista lähiökyliin, mutta kasvaa jälleen kohti syrjäisempiä kyliä. Lähiökyliin asti työssäkäyntiliikenne ja sen vaatimukset alueiden saavutettavuudelle ovat keskeisiä. Toisaalta viime aikoina on työssäkäynti myös syrjäisemmistä kylistä lisääntynyt ja asettaa vaatimuksia myös näiden alueiden liikenneyhteyksille.

Kylien elinvoimaisuus on voimakkaasti sidoksissa niiden houkuttelevuuteen asuinpaikkana sujuvien ja turvallisten liikenneyhteyksien läheisyydessä. Tieverkon kehitys yhdessä autojen käyttömukavuuden ja hankintamahdollisuuksien lisääntymisen kanssa on johtanut tilanteeseen, jossa työpaikan sijainti ei enää ole asumispaikan valintaa ensisijaisesti määrittävä tekijä. Kylissä ja haja-asutusalueilla säästöt asumiskustannuksissa voidaan käyttää pitempien asiointi- ja

¹ Lähteet:

Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus. Tielaitoksen selvityksiä 55/1995.

Alempiasteisen tieverkon strategiat, tienpidon kohdentamisen vaikutukset kylien kehitykseen. Tielaitoksen selvityksiä 80/1996.

Tien uudelleenrakentamisen vaikutukset kylien elinvoimaan, esimerkkinä Lahti-Orimattila -tieyhteys. Tielaitoksen selvityksiä 28/1996.

työmatkojen vaatimiin kustannuksiin. Pitkien työmatkojen vaatima aika kompensoidaan asumisväljyyden, suurten tonttien ja luonnonläheisyyden tuomilla eduilla.

Hyvillä liikenneyhteyksillä voi olla haja-asutusalueen palveluihin sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Saavutettavuuden paraneminen voi merkitä myös sitä, että ostovoimaa "vuotaa" kylästä suurempiin keskuksiin. Jos tämä johtaa kaupallisten palveluiden ja myöhemmin julkisten palveluiden häviämiseen, voi seurauksena olla poismuuttoa. Toisaalta saavutettavuuden paraneminen voi merkitä uusien asukkaiden ja työpaikkojen tuloa etenkin, jos alue sijaitsee lähellä suurempaa keskusta.

3.3.3 Teiden kunnon alenemisen vaikutus

Tutkimusten mukaan työssäkäyntikeskuksen ja kuntakeskuksen saavutettavuus selittävät noin 30 % haja-asutusalueiden kokonaiselinvoimasta. Muun kuin päätieverkon osuus on noin 15 %.

Vaarana oleva yksityisten teiden kunnon rapistuminen aiheuttaa ongelmia kaikille kyseisiin teihin tukeutuville elinkeinoille, sillä muutos, erityisesti kelirikkoisuuden lisääntyminen, vaikuttaa välittömästi kuljetusten toimintavarmuuteen sekä kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta yritysten toimintaedellytyksiin. Vaikutus on suurin maa- ja metsätaloudelle, joiden on tahdistettava toimintansa tien kunnon vaihtelun mukaan. Kelirikon lisääntyminen mm. estää puukuljetukset entistä useammilla yksityisillä teillä ja siitä seuraa puun välivarastoinnista ym. aiheutuvia lisäkustannuksia. Lisäksi huonokuntoiset tiet haittaavat jakelukuljetuksia sekä työ- ja asiointimatkoja. Yksityiset tiet toimivat joskus myös tavaraliikenteen oikeina. Teiden kunnon huononeminen ja liikenteen mahdollinen rajoittaminen voivat kuitenkin pakottaa ne pitemmille reiteille.

Yksityistieverkon heikkeneminen huonontaa haja-asutusalueilla olevien rantatonttien ym. alueiden saavutettavuutta. Sen seurauksena syrjäisiin paikkoihin rakentaminen ja siellä asuminen todennäköisesti vähentyvät. Muutos huonontaa myös matkailijoiden joustavaa liikennöintiä ja heikentää siten maaseutumatkailun houkuttelevuutta. Maatilamatkailu on viime vuosina ollut eräs haja-asutusalueiden kehittyvistä elinkeinoista.

Loma-asutuksella on merkittävä vaikutus haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen lähinnä palvelujen ostovoimaa lisäävänä tekijänä. Viime vuosina on myös työssäkäynti sekä kausiluonteisesti että ympärivuotisesti käytetyistä loma-asunnoista käsin lisääntynyt. Tiestön kunnon heikkeneminen todennäköisesti vähentää vapaa-ajan asuntojen käyttöä kakkosasuntona ja siten heikentää kylien elinvoimaisuutta. Toisaalta muutos myös vähentää liikennettä ja sen mahdollisesti aiheuttamia ongelmia.

Yksityisten teiden kunnon heikkenemisen vaikutus haja-asutusalueen elinvoimaisuuteen riippuu olennaisesti lähtötilanteesta. Syrjäisillä alueilla lähtötaso on usein alhainen johtuen ensisijaisesti näiden alueiden korkeasta työttömyysasteesta, ikärakenteesta sekä alhaisesta työpaikkaomavaraisuudesta. Näissä tapauksissa alempiasteisen tieverkon rapistuminen heikentää kylien elinvoimaa enemmän kuin taajamien lievealueilla.

Alempiasteisten teiden ylläpidon ja hoidon merkitys haja-asutusalueiden elinvoimaan vaihtelee huomattavasti maan eri osissa. Tutkimusten mukaan Etelä-

ja Länsi-Suomessa teiden kunnan laskeminen heikentää kylien elinvoimaisuutta vain vähän johtuen lähinnä tieverkon paremmasta kunnosta ja korkeasta elinvoimaisuuden lähtötasosta. Pohjois- ja Itä-Suomessa, jossa sekä alempiasteisen tieverkon kunto että elinvoimaisuuden lähtötaso ovat alempia, vastaava tietön kunnan heikkeneminen alentaa kylien elinvoimaisuutta jopa kolminkertaisesti.

Tiekunnille suunnatun kyselyn vastauksissa noin 30 % tiekunnista arvioi, etteivät tukimuutokset vaikuta tien vaikutusalueella asumiseen tai elinkeinoihin. Runsaat 40 % arvioi, että muutokset nopeuttavat haja-asutusalueen autioitumista, ja lähes sama määrä, että muutokset nopeuttavat elinkeinoista (lähinnä maataloudesta) luopumista. Erityisen voimakkaita pelot olivat Lapissa ja vähiten huolestuneita oltiin Uudellamaalla, jossa myös tienpidon kustannukset taloutta kohden ovat selvästi pienimmät.

3.4 Muut vaikutukset

Muina vaikutuksina tiekunnat ja kunnat näkivät mm. sen, että teiden kunnan heikkenemisen ja tierasituksen kasvun seurauksena tyytymättömyys ja epäso-pu lisääntyvät: syntyy riitoja, kun tiemaksuja korotetaan tai kun tieosakkaat "kyttävät turhaa liikennettä", asettavat liikennerajoituksia ja katsovat entistä tarkemmin, miten kukin tietä käyttää. Tierasituksen arvioitiin myös jakautuvan entistä epätasaisemmin, kun maatalousyrittäjät, joilla on kalustoa, joutuvat tekemään kunnossapitotöitä osittain talkootyönä. Lisäksi maan hinnan arvioitiin laskevan.

Tavallaan myönteisenä vaikutuksena nähtiin se, että kiinnostus tieasioita kohtaan on kasvanut ja avustusten käyttö tarkentunut.

LIITTEET

Liite 1: Selvitykseen liittyneet tutkimukset

Liite 2: Yksityisen tien yleiseksi tieksi muuttamisen kriteerit

Selvitykseen liittyneet tutkimukset

Selvitykseen liittyen tehtiin syksyllä 1997 tiekunnille ja kunnille suunnatut kirjalliset kyselyt sekä suppea yksityisten teiden kunnon maastoarviointi.

Kyselyjen avulla haluttiin selvittää mm.

- Miten valtionavustusten lakkaaminen on vaikuttanut yksityisten teiden kunnossapitoon, ja sitä kautta, kuinka kunnossapidon muuttuminen pitemmällä aikavälillä tulisi vaikuttamaan teiden kuntoon.
- Kuinka yksityisten teiden tienpidon rahoitus on valtionavustusten lakkaamisen jälkeen hoidettu ja mitkä ovat rahoituksen tulevaisuuden näkymät.
- Mitä laajempia vaikutuksia kunnat ja tiekunnat arvioivat avustusmuutoksista seuraavan.

Lisäksi haluttiin yleisiä tietoja mm. teiden määristä, avustuskäytännöstä ja tienpidon neuvonnasta.

Tiekuntakysely

Tiekuntakysely (liite 1/1) lähetettiin yhteensä 1160 tiekunnalle, jotka oli valittu poimimalla yksityisten teiden valtionavustusrekisteristä tiepiiriin mukaisesti ositettu satunnaisotanta. Otokseen poimittiin jokaisen alueen teistä 5 % + 30 kpl ja näin saatu määrä pyöristettiin seuraavaan kymmeneen.

Myöhemmin todettiin, että Kaakkois-Suomen osalta otos oli muita alueita pienempi, sillä arvonnalla pohjana olleesta valtionavustusrekisteristä puuttuivat entisen Kymen tiepiirin tiedot. Virheellä ei ole olennaista merkitystä koko maata koskeviin yhteenvedoihin mutta Kaakkois-Suomen osalta tulokset ovat hieman "savolaisittain painottuneita".

Otanta-alue	Otos	Vastausten lukumäärä	Vastaus-%
Uusimaa	110	62	63
Turku	170	106	62
Kaakkois-Suomi	110	62	56
Häme	140	91	65
Savo-Karjala	190	136	72
Keski-Suomi	110	76	69
Vaasa	140	96	69
Oulu	130	95	73
Lappi	60	41	68
Yhteensä	1160	765	66

Taulukko: Tiekuntakyselyn otos ja vastausten määrä otanta-alueittain

Tiekuntakyselyn yhteenvedot on tehty olettaen, että kunkin otanta-alueen vastauksissa jakaumat kuvaavat sellaisenaan tilannetta kyseisillä alueilla (vastausten määrä oli riittävän suuri). Koko maata koskevissa yhteenvedoissa on otanta-alueiden painokertoimina käytetty niiden osuutta joko teiden lukumäärästä tai tiepituudesta sen mukaan, onko kyseessä tiekuntakohtainen vai tiepituudesta liittyvä asia.

Osaan kuntien hoitamille teille menneistä kyselyistä vastattiin kunnasta, sillä joissakin kunnissa tiekunnilla ei ole nimettyjä edustajia, joille kysely olisi voitu lähettää. Kyseisten teiden kunnossapitoa koskevissa kysymyksissä paras tieto onkin kunnissa, joten näiltä osin kuntien menettely jopa parantaa tuloksia. Muihin kysymyksiin kunnat joko eivät vastanneet tai olivat esittäneet oman näkemyksensä.

Kuntakysely

Kuntakysely (liite 1/2) lähetettiin jokaiseen yksityisten teiden valtionavustusrekisterissä olevaan 445 kuntaan. Niistä 426 kunnassa on valtionavustusta vuonna 1995 saaneita yksityisiä teitä. Kyselyyn vastasi 258 kuntaa (58 %). Kyseiset kunnat ovat yksityisten teiden määrällä mitattuna selvästi keskimääräistä suurempia, sillä niiden alueella on valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden pituudesta 69 % ja lukumäärästä 72 %. Alueittain vastauksia tuli seuraavan taulukon mukaisesti.

Alue	Kuntien määrä	Vastausten lukumäärä	Vastaus-%
Uusimaa	39	20	51
Turku	89	44	49
Kaakkois-Suomi	56	34	61
Häme	54	30	56
Savo-Karjala	43	33	77
Keski-Suomi	32	21	66
Vaasa	57	31	54
Oulu	53	32	60
Lappi	22	13	59
Yhteensä	445	258	58

Taulukko: Kuntakyselyn vastausten määrä alueittain

Kuntakyselyn yhteenvedot on tehty laajentamalla ensin vastaukset alueellisiksi arvioiksi ja yhdistämällä sitten alueet koko maata koskeviksi arvioiksi. Määräarvioissa alueet on laskettu yhteen sellaisenaan ja jakauma-arvioissa alueita on painotettu kyseessä olevan asian mukaan tiepituudella, teiden lukumäärällä tai kuntien lukumäärällä. Myös alueellisia arvioita tehtäessä on koko alue / vastanneet -suhteena käytetty tilanteen mukaan vastanneiden kuntien osuutta koko alueen tiepituudesta, teiden lukumäärästä tai kuntien lukumäärästä

Maastoarvioinnit

Yksityisten teiden suppealla maastoarvioinnilla (runsaat 100 tietä) haettiin vertailutietoa vuonna 1989 tehtyyn laajempaan teiden kuntoarvioon. Tarkastetut tiet valittiin "satunnaisesti" siten, että valitulta suppealta alueelta tarkastettiin kaikki tiet. Näin pyrittiin välttämään tarkastusten osumista tietynlaisiin kohteisiin. Tarkastusten yhteydessä haastateltiin mahdollisuuksien mukaan paikallista Tielaitoksen edustajaa sekä kunnan/ kuntien edustajia. Tarkastuksia tehtiin lähes kaikkien tiepiirien alueilla ja kohteet pyrittiin valitsemaan siten, että haastatteluilla saataisiin kokemukseräistä tietoa teiden kunnan muuttumisesta.

Tien nimi / numero _____ / _____

Kunta _____

Tiepiiri _____

Edustamanne tie on ollut (ympyröi oikean vaihtoehdon numero)

1 tiekunnan hoidossa

2 kunnan hoidossa

Miten valtionavustusten poisjääminen näkyy edustamallanne tiellä tehdyissä työmäärissä?

Verratkaa vuosina 1996 ja 1997 tehtyjä työmääriä vuoden 1995 tilanteeseen. Ympyröikää kunkin työn osalta lähinnä sopiva vaihtoehto.

Kp-työt	Työmäärä	Ennallaan lisääntynyt	Vähentynyt	Vähentynyt huomattavasti	Työtä ei ole tehty
Kesähoito					
Höyläys	1	2	3	4	5
Lanaus	1	2	3	4	5
Pölynsidonta	1	2	3	4	5
Raivaus	1	2	3	4	5
Niitto	1	2	3	4	5
Talvihoito					
Auraus	1	2	3	4	5
Aurausviitoitus	1	2	3	4	5
Talvihöyläys	1	2	3	4	5
Hiekoitus	1	2	3	4	5
Kunnostus					
Sorastus	1	2	3	4	5
Ojien kunnostus	1	2	3	4	5
Rumpujen kunnostus	1	2	3	4	5

Onko tiekunta saanut kunnanavustusta vuonna 1996 (työnä tai rahana)?

1 on 2 ei

Miten kunnanavustuksen määrä on muuttunut vuoden 1995 jälkeen?

1 lisääntynyt 2 pysynyt ennallaan 3 vähentynyt

Jos kunnanavustus on lisääntynyt, kattaako se poistetut valtionavustukset?

1 kyllä 2 ei

Miten tiekunta on kattanut mahdollisen "rahoitusvajauksen"?

1 omalla työllä 2 keräämällä tiemaksuja 3 jättämällä osan töistä tekemättä

Kuinka tärkeänä pidätte kunnasta tai Tielaitoksesta saatavaa tienpidon neuvontaa?

(yksi tai useampi vaihtoehto)

1 tarpeetonta 2 on/ olisi joskus tarpeen 3 tarvitaan/ tarvittaisiin säännöllisesti

Miten arvioitte tukimuutosten vaikuttavan asumiseen ja elinkeinoihin tienne vaikutusalueella?

(yksi tai useampi vaihtoehto)

1 ei vaikuta 2 voi autioittaa taloja 3 voi nopeuttaa elinkeinotoiminnasta luopumista

4 muuta, mitä?

Terveisenne päättäjille? (Voitte kirjoittaa myös lomakkeen kääntöpuolelle)

Kunta nimi _____ numero _____

Tiepiiri nimi _____

1. Yksityisten teiden määrä**Tilanne vuonna 1994**

Vain valtionavustusta saaneiden teiden määrä _____ kplkm _____
 Sekä valtion- että kunnanavust. saaneiden teiden määrä _____ kplkm _____
 Vain kunnanavustusta saaneiden teiden määrä _____ kplkm _____

Tilanne vuonna 1997

Kunnanavustusta saavien teiden määrä _____ kplkm _____
 Ilman avustusta olevien teiden määrä (jos on arvioitu) _____ kplkm _____

2. Kunnassa noudatettu avustuskäytäntö ja sen muuttuminen**Valtionavustusta vuodelta 1994 saaneet tiet**

Kunta avustaa kaikkia valtionavustusta saaneita teitä _____
 Kunta avustaa osaa valtionavustusta saaneista teistä _____

1995**1997**☐☐

_____ kpl

_____ kpl

_____ km

_____ km

_____ kpl

_____ kpl

Kunnalla on hoitosopimuksia tiekuntien kanssa

Kunta avustaa vain tekemällä osan kp-töistä*

Kunta avustaa vain maksamalla kp-avustusta

Kunta avustaa sekä tekemällä kp-töitä* että maks. avustusta

Kunnanavustuksen ehdot ovat vuodesta -95 1 kiristyneet

2 ennallaan

3 löystyneet

Valtionavustusta saaneiden teiden kunnanavustus yhteensä

_____ 1000 mk

_____ 1000 mk

Vain kunnanavustusta vuonna 1995 saaneet tiet

Kunta avustaa vain tekemällä osan kp-töistä*

Kunta avustaa vain maksamalla kp-avustusta

Kunta avustaa sekä tekemällä kp-töitä* että maks. avustusta

Kunnanavustuksen ehdot ovat vuodesta -95 1 kiristyneet

2 ennallaan

3 löystyneet

Kaikki tiet yhteensä

Kunnanavustus yhteensä

_____ 1000 mk

_____ 1000 mk

Tiekuntien ja tieosakkaiden oma panostus (yleisarviot)

Tiekuntien ja tieosakkaiden oma panostus on 1 lisääntynyt 2 ennallaan 3 vähentynyt

Lisäys on (ymp. 1 tai 2 kohtaa) 1 pääosin omaa työtä 2 pääosin tiemaksuja 3 molempi

Tulevaisuus, jos valtionavustuskäytäntö säilyy nykyisenä

Kunnanavustuksen ehtoja 1 kiristetään 2 ei muuteta 3 lievennetään

Kunnanavustuksen määrää 1 lisätään 2 ei muuteta 3 vähennetään

* Kunta tekee omana työnä tai teettää urakoitsijoilla

3. Tukimuutosten vaikutus yksityisten teiden kuntoon

Arvioikaa miten valtionavustusta saaneiden teiden kunto ja kunnossapitotöiden tekeminen ovat mahdollisesti muuttuneet vuoden 1995 jälkeen

Valtionavustusta saaneet tiet

Kunto on kunnan hoitamilla teillä (jos sellaisia on) (ympyröi lähinnä oikea vaihtoehto)

1 selvästi huonontunut 2 huonontunut 3 ennallaan 4 parantunut 5 selvästi parantunut

Kunto on tiekuntien hoitamilla teillä (ympyröi lähinnä oikea vaihtoehto)

1 selvästi huonontunut 2 huonontunut 3 ennallaan 4 parantunut 5 selvästi parantunut

Miten valtionavustusten poisjääminen näkyy työmäärissä? Verrataan vuoden 1995 tilanteeseen / tarpeeseen. Jos pääosa valtionavustamista teistä on ollut kunnan hoidossa, tehkää arvio niiden perusteella ja, jos pääosa teistä on ollut tiekuntien hoitamia, tehkää arvio niiden perusteella.

Pääosa valtionavustusta saaneista teistä on ollut

- 1 kunnan hoidossa
2 tiekuntien hoidossa

Kp-työt	Työmäärä lisääntynyt	Ennallaan	Vähentynyt huomattavasti	Vähentynyt tehty	Työtä ei ole
Kesähoito					
Höyläys	1	2	3	4	5
Lanaus	1	2	3	4	5
Pölynsidonta	1	2	3	4	5
Raivaus	1	2	3	4	5
Niitto	1	2	3	4	5
Talvihoito					
Auraus	1	2	3	4	5
Aurausviitoitus	1	2	3	4	5
Talvihöyläys	1	2	3	4	5
Hiekoitus	1	2	3	4	5
Kunnostus					
Sorastus	1	2	3	4	5
Ojien kunnostus	1	2	3	4	5
Rumpujen kunnostus	1	2	3	4	5

Sorastuksessa käytettävän materiaalin laatu on yleensä

- 1 säilynyt ennallaan
2 huonontunut

Vain kunnanavustusta saaneet tiet

Teiden kunto on vuoden 1994 jälkeen

1 selvästi huonontunut 2 huonontunut 3 ennallaan 4 parantunut 5 selvästi parantunut

Arvioikaa miten mahdolliset muutokset avustuskäytännössä näkyvät työmäärissä

Kp-työt	Työmäärä lisääntynyt	Ennallaan	Vähentynyt	Vähentynyt huomattavasti	Työtä ei ole tehty
Kesähoito	1	2	3	4	5
Talvihoito	1	2	3	4	5
Kunnostus	1	2	3	4	5

Tienpidon neuvonta

Onko kunnassa järjestetty tienpidon neuvontaa tiekunnille/ tieosakkaille

1 ei ole 2 neuvotaan kysyttäessä 3 neuvonta liittyy valvontaan 4 neuvotaan muulla tavalla

4. Tukimuutosten muut vaikutukset

Onko yksityisten teiden kunnossapitoon tarkoitettujen valtionavustusten poistamisella mahdollisesti ollut vaikutuksia kunnan muihin toimintoihin. Mitä?

Esim.

Jos yksityisten teiden avustuksia on lisätty, onko vastaavasti jouduttu tinkimään muualta?

1 Ei

2 Kyllä. Onko tinkiminen kohdistunut

1 erityisesti tekniseen toimialaan

2 erityisesti johonkin muuhun. Mihin _____

3 tasaisesti kaikkiin

Ovatko tiekuntien asenteet tienpitoon jotenkin muuttuneet?

Mitä vaikutuksia tukimuutoksilla on ollut tai jatkossa arvioidaan olevan haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen (asumiseen, elinkeinotoimintaan, palveluihin, työpaikkoihin, ...)?

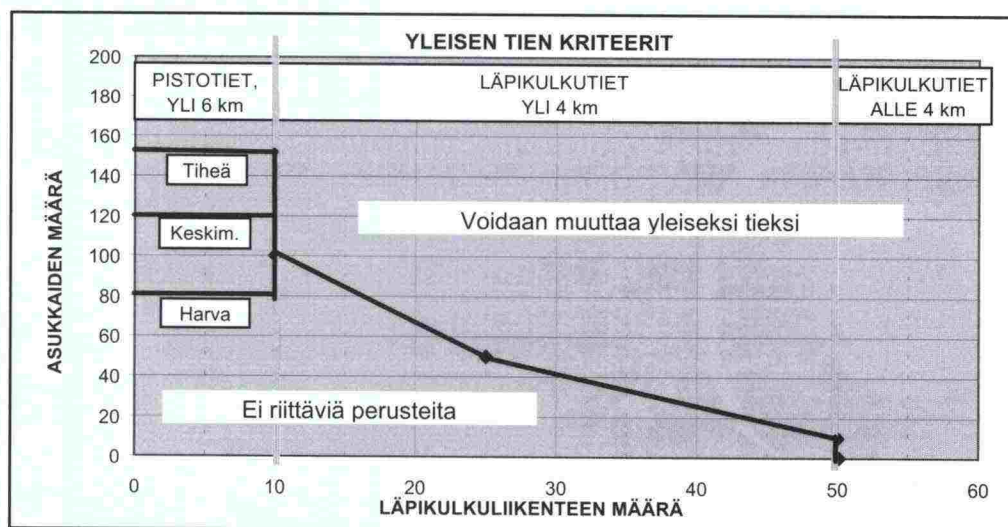
Muut vaikutukset?

Yksityisen tien yleiseksi tieksi muuttamisen kriteerit

Yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet -ohjeessa vuodelta 1989 on luokitusmuutokselle annettu seuraavat kriteerit:

- Pistotiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on vähäistä: Tien tulee olla yli 6 km pitkä ja lisäksi
 - * harvaan asutuilla alueilla (enintään 7 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 80 (poikkeuksellisesti 60) asukasta
 - * keskimääräisen asukastiheyden alueilla (7 - 15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 120 (100) asukasta
 - * tiheän asutuksen alueilla (enemmän kuin 15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 150 (130) asukasta
- Läpikulkutiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on merkittävää: Tien tulee yleensä olla yli 4 km pitkä ja lisäksi,
 - * kun läpikulkuliikenne on yli 50 autoa/vrk, asukkaiden määrälle ei ole vaatimusta
 - * kun läpikulkuliikenne on 50 - 25 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 10 - 50 asukasta
 - * kun läpikulkuliikenne on 24 - 10 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 51 - 100 asukasta

Jos tien pituus on alle 4 km, läpikulkuliikennettä on oltava vähintään 50 autoa/vrk.



Kuva. Yksityisen tien yleiseksi tieksi muuttamisen perusteet

ISBN 951-726-484-4
ISSN 0788-3722
TIEL 3200547